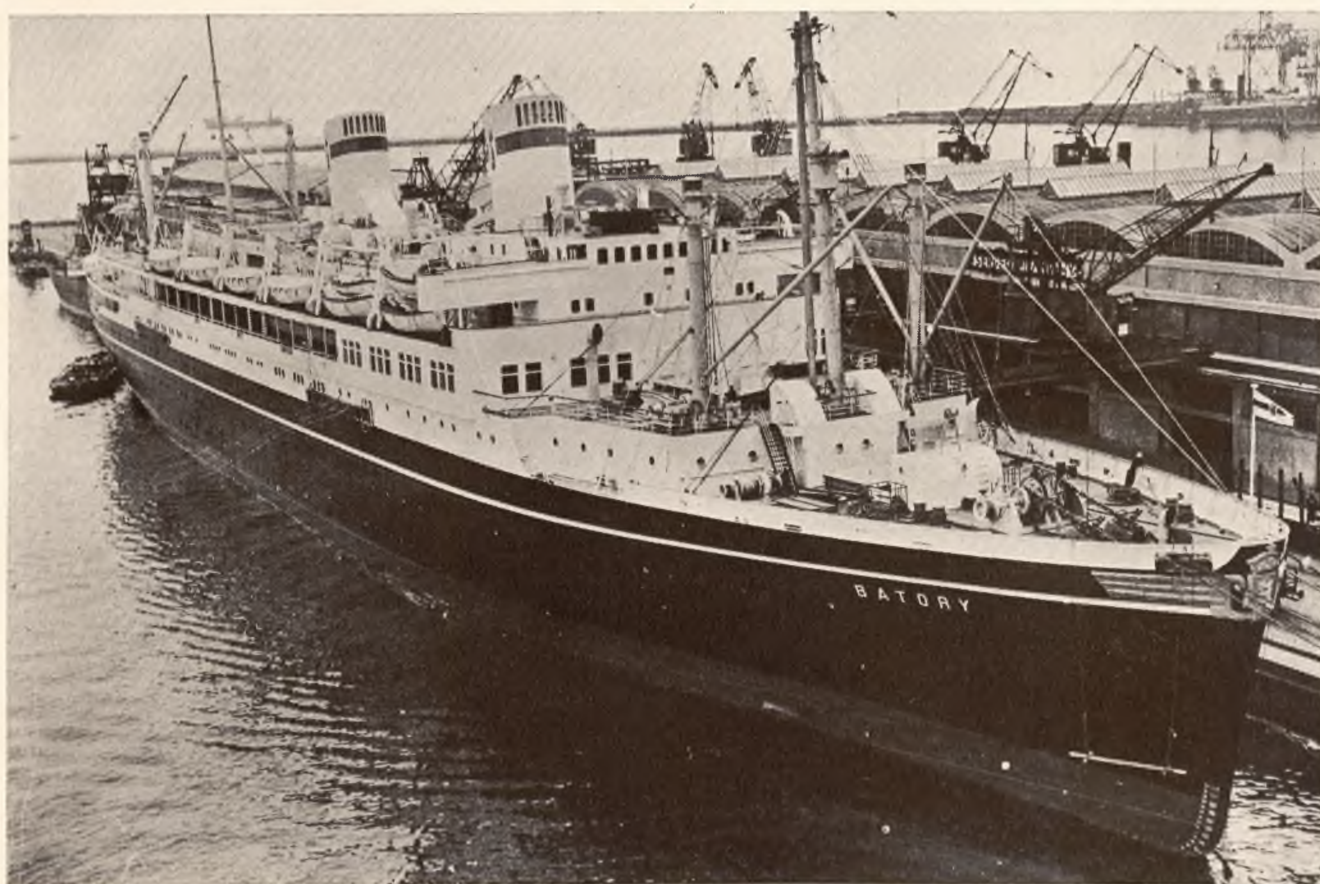
ROK VI. WRZESIEŃ 1936. NR 9.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

• BALTIC • TRADE • DEVELOPER •







POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · PAT ·



GDYNIA-AMERYKA

LINIE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

CENTRALA

WARSZAWA, PL. MAŁACHOWSKIEGO 4

Telefony 5.47-46, 5.47-47

Adres telegraficzny: „POLAMERYKA"

ODDZIAŁY:

GDYNIA — Dworzec Morski, tel. 19-11
KRAKÓW — ul. Lubicz 3, tel. 138-92
LWÓW — ul. Kopernika 3, tel. 210-29
RZESZÓW — ul. Grottgera 20, tel. 3-13

LINIA PÓŁNOCNO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Kopenhaga — Halifax — New York

LINIA POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires

LINIA PALESTYŃSKA

Konstanca — Istanbul — Jaffa Haifa — Pireus — Istanbul — Konstanca

WYCIECZKI MORSKIE

Flota GAL

M/S „Piłsudski"
M/S „Batory"
S/S „Polonia"
S/S „Kościuszko"
S/S „Pułaski"

PODRÓŻUJCIE
POD POLSKĄ BANDERĄ!



REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

Linie między Gdynią, Gdańskiem a portami:

WSCHODN. NORWEGII:
Fred Olsen & Co.
Oslo oraz inne Wschodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

ZACHODN. NORWEGII:
Bergenske-Stavangerske
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

ZACHODNIEJ SZWECJI:
Baltic Line
Helsingborg, Malmö, Göteborg.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

WSCHODN. I POŁUDN. SZWECJI oraz LITWY:
Svenska Amerika Linien
Sztokholm, Kalmar, Kalskrona Kłajpeda.
Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANII, PORTUGALII, MAROKA I WYSP KANARYJSKICH:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei
Odjazdy raz na miesiąc.

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Svenska Lloyd
Porty Południowej Hiszpanii, Śródziemnomorskie porty Francji, porty Zachodnich Włoch i Sycylii.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach. Specjalna linia do transportu owoców południowych.

Rob. M. Sloman Jr.
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

ZACHODN. WYBRZEŻA STANÓW ZJEDN. A. P.
Fruit Express Line
Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.
Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

POŁUDNIOW. AMERYKI:
Finland Syd Amerika Linien
Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Wyspy Kanaryjskie.
Odjazdy 2 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.
Gulf Gdynia Line
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah
Odjazdy co 10 dni do Gdyni.

POŁUDNIOWEJ AFRYKI i AUSTRALII:
Wilh. Wilhelmsen
Cape Town, Fremantle, Adelajda Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc.
Rederiaktiebolaget Transatlantic
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco, Marques.
Odjazdy raz na miesiąc.

INDYJ BRYTYJSKICH:
Wilh. Wilhelmsen
Svenska Ostasiatiska Kompaniet
Karachi, Bombaj, Madras, Kalkutta, Rangoon.
Odjazdy z Gdyni co 3 tygodnie.

Poza tem przyjmuje się towary na konosament przeładunkowy do Irlandii, Kanady, U. S. A., Zach. Afryki, Zatoki Perskiej, Indji, Wschodniej Azji i Australii.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

u agentów

BERGENSKE
BALTIC TRANSPORTS LTD.,

GDYNIA, Plac Kaszubski 1, tel. 29-11
GDAŃSK, Langermarkt 3, 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
Jan Wojnar, Szkolna 2, tel. 220-42
KATOWICE,
Włodzimierz Rymarkiewicz, Andrzeja 14, tel. 301-75.
ŁÓDŹ,
B. Pilarski, Kilińskiego 96a, tel. 144-34.

SVENSKA ORIENT LINIEN,

szybka komunikacja statkami motorowymi między:

POLSKĄ A BLISKIM WSCHODEM

Miesięcznie 3—4 statki w obu kierunkach.

Gdynia — Gdańsk — Aleksandria — Jaffa — Haifa — Bejrut — Pireus — Istanbul oraz inne porty Lewantyńskie.

SZYBKOŚĆ, SPRAWNOŚĆ, WYGODA.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje u agentów:

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa, Sp. z o. p.
Adr. Tel. POLLEWANT—GDYNIA, Tel. 29-11.

BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD, A. G.
Gdańsk, tel. 225-41.

ROK VI. WRZESIEŃ 1936. NR 9.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P.A.T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR OSKAR STEMPEL.

Mgr BOLESŁAW KOSELNIK

O powstanie przemysłu mleczarskiego w Gdyni

ROZWÓJ przemysłu mleczarskiego jest zależny od stopnia rozwoju hodowli bydła. Nie zawsze jednak należycie rozwiniętej hodowli towarzyszy odpowiednia organizacja mleczarstwa i związany z tym przemysł mleczarski. Polska należy do tych krajów, w których organizacja mleczarstwa i rozwój przemysłu mleczarskiego pozostaje nieco w tyle za hodowlą. Że w tych warunkach, mimo wszystko, Polska jest notowana jako producent i nawet eksporter produktów mlecznych, należy to przypisać nie tyle świadomej i celowej w tym kierunku działalności zainteresowanych kół gospodarczych, ile warunkom przyrodzonym, nadającym Polsce charakter kraju agrarnego. Tych warunków naturalnych w Polsce dotychczas nie wykorzystano w dostatecznej mierze. Mimo, że Polska należy do grupy krajów agrarnych, to jednak jej produkty mleczarskie zajmują na rynku światowym ilościowo jedno z ostatnich miejsc w szeregu eksporterów państw agrarnych. Zachodzi pytanie, czy przy dzisiejszym poziomie hodowli i dzisiejszej organizacji mleczarskiej istnieją szanse rozwoju przemysłu mleczarskiego i wejścia na rynek światowy z taką ilością produkcji, która by w przybliżeniu odpowiadała znaczeniu rolnictwa w Polsce. Na pytanie to należy dać odpowiedź pozytywną, z zastrzeżeniem, że spełnione zostaną następujące warunki:

1) zracjonalizowanie hodowli przez dobór rasy bydła, której najbardziej odpowiadałyby warunki klimatyczne i pastewne w Polsce,

2) podniesienie produkcji polskiego mleka do norm duńskich, bądź holenderskich,

3) zracjonalizowanie organizacji mleczarń według jednolitego w całym kraju schematu, odpowiadającego zarówno interesom hodowcy jak i instytucjom skupującym mleko (spółdzielnie mleczarskie),

4) stworzenie przemysłu mleczarskiego tylko w tych rejonach Polski, które by mogły dać odpowiednią podstawę dla produkcji masowej.

Jednym z rejonów, nadających się do stworzenia masowego przemysłu mleczarskiego, o nastawieniu wybitnie eksportowym, wydaje się być Gdynia i to z tego względu, że opiera się o szerokie tereny hodowlane województw poznańskiego i pomorskiego. Należyte zorganizowanie dostawy mleka do Gdyni, po pierwsze ożywi okoliczne rolnictwo, zachęcając je do intensywnej produkcji mleka, po drugie stworzy podstawę do przerobu tego surowca w fabrykach gdyńskich.

Przemysł mleczarski w Gdyni miałby za zadanie:

1) produkcję obliczoną na eksport;

2) produkcję na potrzeby rynku dostaw okrętowych (shipchandlerka);

3) produkcję, obliczoną na rynek lokalny i najbliższego zaplecza.

Mając na względzie te trzy zadania należałoby w Gdyni rozwinąć następujące działy przemysłu mleczarskiego:

1) produkcję mleka preparowanego
2) „ masła
3) „ serów i t p. produktów mlecznych.

Zbudowanie w porcie gdyńskim fabryki mleka preparowanego wydaje się być uzasadnione ze względu na duże możliwości zbytu tego artykułu w handlu shipchandlerskim. Statki bowiem innego mleka, prócz preparowanego, nie nabywają. Za uruchomieniem tego rodzaju produkcji w Gdyni przemawiają i te względy, że jest ona w Polsce bardzo słabo rozwinięta, przy czym nieracjonalne jej postawienie uniemożliwia konkurencję z mlekiem preparowanym produkcji zagranicznej. Stworzenie fabryki mleka preparowanego w Gdyni winno być oparte na ostatnich zdobyczach wiedzy i techniki w tej dziedzinie, aby można produkować towar dostosowany do przyjętych zagranicą standartów, jakością nie gorszy od zagranicznego i nie droższy.

Najtrudniejszą kwestją w zrealizowaniu produkcji mleka preparowanego w Gdyni jest dostateczne zapewnienie mleka świeżego do przerobu, bowiem produkcja ta rentować się może dopiero przy przerobie ca 20.000 litrów dziennie. Nadto, jak wykazały dotychczasosowe obserwacje, cena cukru i blachy do wyrobu puszek czyniły produkt polski niekonkurencyjnym. Np. puszka mleka skondensowanego, sprowadzona z Danii do obrotu shipchandlerskiego, kalkuluje się taniej, niż taka sama puszka mleka produkcji polskiej. Produkcja mleka preparowanego w Gdyni winna korzystać z cukru eksportowego. W celu ochrony młodego przemysłu i stworzenia mu podstawy do rozwoju winny być wprowadzone wysokie cła ochronne, uniemożliwiające zbyteczny wówczas przywóz.

Rozwinięcie produkcji mleka preparowanego w Gdyni miałoby za zadanie także ograniczenie lub wyrugowanie całkowite importu tego artykułu do kraju.

W r. 1934 przywieziono mleka skondensowanego 25,6 t za 46.000,— zł i mleka sproszkowanego — 7,1 t za 8.000,— zł. W r. 1935 import mleka zgęszczonego wyniósł 29,2 t za 41.000,— złotych a mleka w proszku 0,3 t za 1.000,— zł. Liczby te nie obejmują ilości mleka preparowanego przywiezionego do Gdyni do obrotu dostaw okrętowych. Eksport mleka preparowanego jest dotychczas w zarodku. W r. 1935

wywieziono z Polski na Złote Wybrzeże zaledwie 0,7 t mleka skondensowanego za sumę zł 1.000, —. Z powyższego wynika, że mleko preparowane w eksporcie polskim nie odgrywa żadnej roli.

Stworzenie fabryki mleka preparowanego w Gdyni, w warunkach wyżej omówionych, pozwoliłoby temu produktowi konkurować z mlekiem zagranicznym nietylko na rynku dostaw okrętowych, lecz także na rynku światowym.

Drugim działem produkcji opartej na mleku byłaby produkcja masła. Produkcję tę należałoby nastawić na potrzeby dostaw okrętowych i na eksport. Masło przeznaczone dla konsumcji przez statki winno być produkowane z mleka pasteuryzowanego a ponadto posiadać właściwości, któreby uodporniały je przeciwko zjełczeniu. Masło eksportowe należałoby produkować w myśl przepisów standaryzacyjnych dla masła eksportowego.

Eksport masła na rynki zamorskie wyniósł w r. 1935 — 5.685,7 t za sumę zł 10.247.000. Z powyższej ilości 89,8 % wywieziono przez port gdyński. Ze względu na to, że większość polskiego eksportu masła znajduje lokatę na rynkach zamorskich, należałoby na terenie Gdyni stworzyć zakłady dla standaryzowania masła polskiego przeznaczonego na eksport.

Serowarstwo w Polsce nie jest racjonalnie postawione, wskutek czego nie można należycie zorganizować eksportu. Według wskazówek Państwowego Instytutu Eksportowego sery mogłyby znaleźć korzystny rynek zbytu w Stanach Zjednoczonych A. P., Belgii, Niemczech, Anglii, a także w krajach Afryki Północnej. Do krajów tych port gdyński posiada regularne połączenia okrętowe. Produkcja zatem serów w Gdyni mogłaby mieć duże szanse powodzenia. Należałoby jednak produkować tylko sery pełnotłuste doborowej jakości, dostosowując produkt do wymagań, stawianych przez rynek zamorski.

Wymienione gałęzie produkcji, opartej na mleku, mogą rozwinąć się w Gdyni i mieć szanse zbytu, jeśli tylko stworzone zostaną warunki, umożliwiające odpowiednie nagromadzenie mleka, jako podstawowego surowca, niezależnie od zapotrzebowań rynku lokalnego.

Z. T.

Obroty zamorskie Gdyni i Gdańska
w pierwszym półroczu 1936 r.

HANDEL zagraniczny R .P. w pierwszym półroczu b. r. wykazuje ok. 6 %-owy spadek. Spadek ten spowodowany został wyłącznie obniżeniem się wywozu zamorskiego, przywóz zamorski bowiem wykazuje przeszło 5 %-owy wzrost. Obroty obu portów polskiego obszaru celnego wykazują w przeciwieństwie do ogólnych obrotów handlu zagranicznego R. P. 3,7 %-owy wzrost. Godnym podkreślelenia jest wzrost obrotów w roku bieżącym wobec przeszło 7 %-owego spadku og. obrotów zamorskich w 1935 roku w porównaniu z rokiem 1934.

Wprowadzone w początkach maja r. b. ograniczenia dewizowe nie zdołały wywrzeć wpływu na obroty naszych portów. Import zamorski obu portów polskiego obszaru celnego w pierwszym półroczu r. b. wykazuje 6,7 %-owy wzrost w porównaniu z rokiem ubiegłym. Wzrost ten wywołany został przedewszystkiem najpoważniejszą ilościowo grupą wytworów pochodzenia mineralnego, jak rudy różne, wypałki pirytowe i piryty. Wzrost ten, podobnie jak i wzrost przywozu złomu żelaznego, związany jest ze znaczną poprawą w hutnictwie żelaznym. Ogłoszone niedawno sprawozdanie z działalności Związku Polskich Hut Żelaznych w 1935 roku wykazuje 21 %-owy wzrost zbytu krajowego w dziale wytworów walcownianych, 25,5 % w dziale rur, przy równoznacznym zmniejszeniu się deficytowego eksportu o 2,9 % w dziale wytworów walcownianych i o 3,1 % w dziale rur. Równolegle ze wzrostem zbytu wzrosła również wytwórczość hut. Najpoważniejszy wzrost wykazały tutaj walcownie i stalownie. Rok bieżący wykazuje poprawę w hutnictwie żelaznym nadal. Niemałą zasługą we wzroście importu różnych rud mają tu ładunki tranzytowych rud, przeznaczone głównie dla Czechosłowacji. Od szeregu lat dominujący udział w przeładunku rud ma Gdańsk. Przeszło trzy czwarte ogólnego importu zamorskiego rud dokonywa się przez ten port. Z ogólnej liczby 323.519,3 ton rud przeładowanych w obu portach, na Gdańsk przypadło 268.156,2 ton oraz na Gdynię 55.450,9 ton. Najpoważniejszy po rudach dział przetworów chemicznych, farmaceutycznych i farb wykazuje również poważny wzrost.

Wzrost ten zawdzięczać należy tu jedynie fosforytom i garbnikom. Większość tych przeładunków (75 %) dokonywa Gdynia, wykazując poważny przeszło 60 %-owy wzrost w porównaniu z rokiem ubiegłym. Gdańsk natomiast w tym dziale wykazuje nieznaczny ok. 3 %-owy spadek. Poważny przeszło 20 %-owy wzrost wykazują również surowce włókiennicze i wyroby z nich. Towary te niemal w 100- %-ach przechodzą wyłącznie przez Gdynię. Najpoważniejszą pozycję stanowi tu bawełna, której import przez port gdyński wyniósł 48.454,8 ton wobec 37.245, — ton w roku ubiegłym. Do towarów, które spowodowały wzrost importu, należą również: woski, tłuszcze, oleje pochodzenia roślinnego i. zwierzęcego. Około 80 % całkowitego importu zamorskiego (przez oba porty) dokonywa tu Gdynia. Najpoważniejszą pozycję stanowią tu



Puck. Naprawa nabrzeży w porcie rybackim.

tłuszcze zwierzęce surowe, których import wzrósł o ok. 50 %. Poważny przeszło 24 %-owy wzrost importu kauczuku wykazuje jedynie Gdynia, która ładunek ten niemal w zupełności pozyskała dla siebie. Doskonałe rezultaty daje import maszyn, aparatów i sprzętu elektrotechnicznego, w przeciwieństwie do środków transportowych, których przywóz, odbywający się wyłącznie przez port gdyński, obniżył się o ok. 18 %. Pierwsze półrocze roku bieżącego przynosi spadek przywozu metali i wyrobów z nich przez oba porty i Gdynię. Gdańsk natomiast wykazuje wzrost przeszło 30%. Najpoważniejszą pozycję stanowi tu złom żelazny, pozyskany niemal w zupełności przez port gdyński. Pomimo wzrostu importu rud różnych dotychczasowe rezultaty przywozu złomu żelaznego są ujemne. W okresie pierwszych sześciu miesięcy rb. spadek importu złomu żelaznego w porcie gdyńskim wyniósł przeszło 17 %.

Wytwory pochodzenia roślinnego wykazują poważny spadek w obu portach. Spadek ten w porcie gdyńskim wyniósł przeszło 24 %, w porcie gdańskim natomiast przeszło 39 %. Najpoważniejsze pozycje stanowią tu nasiona oleiste, owoce świeże oraz ryż surowy. Niemal wszystkie te towary w przeważającej ilości (przeszło 88 %) kierowane są przez port gdyński. Wszystkie te trzy pozycje towarowe wykazują poważny spadek przywozu w porcie gdyńskim (nasiona oleiste —25.231 t. wobec 27.484 t. w roku ub., owoce świeże —25.686 t. wobec 47.688 t., oraz ryż surowy — 32.194 t. wobec 42.238 t.). W porcie gdańskim natomiast analogiczne pozycje wynoszą: nasiona oleiste 3.236 t. wobec 5.252 t. w roku ubiegłym, owoce świeże 484 t., wobec 776 t, oraz ryż surowy 2.795 t wobec 5.291 t. O ile spadek przywozu nasion oleistych ma swoje źródło w polityce rządowej, mającej na celu wzmożenie konsumcji krajowych nasion oleistych, to spadek przywozu owoców świeżych oraz ryżu surowego łączy się z sytuacją ekonomiczną kraju i nieodnowieniem szeregu umów kontyngentowych.

Przywóz skór i futer uległ poważnej obniżce w obu portach. Decydujący naturalnie jest tu poważny przeszło 30%-owy spadek w porcie gdyńskim, który przeładowuje 98 % całkowitego importu obu portów.

Podobnie zmniejszył się przywóz wytworów pochodzenia zwierzęcego (czyt. śledzi świeżych i solonych) w obu portach, które uczestniczą niemalże w równych częściach w ogólnym przywozie zamorskim (Gdynia —55 %, Gdańsk — 45 %).

Bardzo słabe rezultaty daje import papieru, papy i celulozy w obu portach, wykazując przeszło 34 %-owy spadek. Większość tych ładunków, gdyż ok. 74% ogólnych obrotów zamorskich obu portów przechodzi przez port gdyński. Z drobniejszych pozycji spadek wykazały wyroby kamieniarskie, szklane i ceramiczne.

Poraz pierwszy od czasu powstania portu gdyńskiego import zamorski w pierwszym półroczu r.b. wykazuje 1,9 %-owy spadek obrotów w przeciwieństwie do portu gdańskiego, wykazującego poważny 22,9 %-owy wzrost. Spadek obrotów importu zamorskiego w porcie gdyńskim spowodowały przedewszystkiem metale (złom żelazny) i wyroby z nich, wytwory pochodzenia roślinnego (nasiona oleiste, ryż surowy, owoce) oraz papier.

W porcie gdańskim natomiast wzrost importu zamorskiego (22,9 %) miał miejsce dzięki wytworom pochodzenia mineralnego (rudy), metalom i wyrobom z nich, przetworom spożywczym i tytoniowi, oraz tłuszczom roślinnym i zwierzęcym.

Kształtowanie się importu zamorskiego w portach Gdyni i Gdańska w pierwszym półroczu 1936 r. ilustrują szczegółowo poniższe tabele (tabela I i II).

TABELA I.

PORÓWNANIE OBROTÓW GDYNI I GDAŃSKA W OKRESIE: STYCZEŃ — CZERWIEC 1935 i 1936 R.

Import (tony)

Nazwa towaru	Gdynia			Gdańsk			Razem oba porty		
	wzrost + lub spadek — w %%	1936 r.	1935 r.	wzrost + lub spadek — w %%	1936 r.	1935 r.	wzrost + lub spadek — w %%	1936 r.	1935 r.
I. Wytwory pochodzenia roślinnego	—24,2	100.584,7	132.612,5	—39,2	12.816,2	21.089,3	—26,2	113.400,9	153.701,8
II. Zwierzęta żywe i wytwory poch. zwierz.	—13,1	10.727,1	12.343,3	—16,6	8.792,2	10.536,8	—14,7	19.519,3	22.880,1
III. Wytwory pochodzenia mineralnego	+ 9,7	53.450,9	50.577,0	+38,7	268.156,2	193.312,2	+32,7	323.607,1	243.889,2
IV. Woski, tłuszcze, oleje poch. rośl. i zwierz.	+79,1	10.658,0	5.952,8	+33,7	6.389,1	4.779,1	+58,8	17.047,1	10.731,9
V. Przetwory spożywcze, tytoń	—32,1	3.223,5	4.762,6	+97,2	6.684,9	3.390,7	+21,5	9.908,4	8.153,3
VI. Przetwory chem. i farmaceut., farby	+60,4	87.583,7	54.619,4	— 3,3	28.863,4	29.212,3	+38,9	116.447,1	83.831,7
VII. Skóry, futra i wyroby skórzane	—30,5	11.504,7	16.544,3	—36,9	196,8	311,9	—30,6	11.701,5	16.856,2
VIII. Surowce włókiennicze i wyr. z nich	+24,6	78.507,9	62.987,8	—67,8	951,0	2.900,6	+20,6	79.458,9	65.888,4
IX. Kauczuk i wyroby	+74,1	3.431,8	1.952,9	—38,4	628,3	1.020,3	+36,6	4.060,1	2.973,2
X. Drewno, korek i wyr. koszykarskie	+21,8	610,4	501,0	+10,2	1.881,6	1.707,6	+12,8	2.492,0	2.208,6
XI. Papier i wyroby	—17,2	9.752,4	11.780,9	—58,3	3.414,3	8.189,2	—34,1	13.166,7	19.970,1
XII. Wyroby kamien. szklane i ceramiczne	—21,8	386,5	495,3	+38,1	663,2	480,2	+ 7,6	1.049,7	975,5
XIII. Metale i wyr. z nich	—14,3	169.842,9	198.305,7	+36,0	22.522,0	16.559,5	—10,5	192.364,9	214.965,2
XIV. Maszyny, apar., sprzęt elektryczny	+75,7	3.376,9	1.939,1	—52,7	475,6	1.005,0	+30,9	3.852,5	2.944,1
XV. Środki transportowe	—18,4	3.305,0	4.040,5	—	—	—	—18,4	3.305,0	4.040,5
XVI. Wagi i narzędzia	+43,8	153,0	106,4	—	—	—	+43,8	153,0	106,4
XVII - XX. Towary różne	+23,8	253,5	204,8	—51,5	225,2	469,1	—29,0	478,7	683,9
Razem	— 1,9	549.352,9	559.826,3	+22,9	362.660,0	294.965,8	+ 6,7	912.012,9	854.792,1

TABELA II.
PORÓWNANIE UDZIAŁU %-OWEGO GDYNI I GDAŃSKA W OKRESIE: STYCZEŃ — CZERWIEC 1935 R. I 1936 R.
Import

NAZWA TOWARU	1936 r.		1935 r.	
	w tem udział %-owy			
	Gdynia	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk
I. Wytwory pochodzenia roślin	88,7	11,3	85,5	14,5
II. Zwierzęta żywe i wytwory poch. zwierz.	54,96	45,04	53,9	46,1
III. Wytwory pochodzenia zwierzęcego	21,5	78,5	20,7	79,3
IV. Woski, tłuszcze, oleje poch. rośl. i zwierz.	62,5	37,5	55,5	44,5
V. Przetwory spożywcze, tytoń	32,5	67,5	58,4	41,6
VI. Przetwory chemiczne i farmac. farby	75,2	24,8	65,1	34,9
VII. Skóry, futra i wyroby skórzane	98,3	1,7	98,1	1,9
VIII. Surowce włókien. i wyroby z nich	98,8	1,2	95,6	4,4
IX. Kauczuk i wyroby	84,5	15,5	65,7	34,3
X. Drzewo, korek i wyroby koszykarskie.	24,5	75,5	22,7	77,3
XI. Papier i wyroby	74,1	25,9	59,0	41,0
XII. Wyroby kamieniarskie, szklane i ceram.	36,8	63,2	50,8	49,2
XIII. Metale i wyroby z nich	88,3	11,7	92,3	7,7
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektr.	97,7	12,3	65,9	34,1
XV-XX. Towary różne	52,96	47,04	30,4	69,6
Razem	60,24	39,76	65,5	34,5

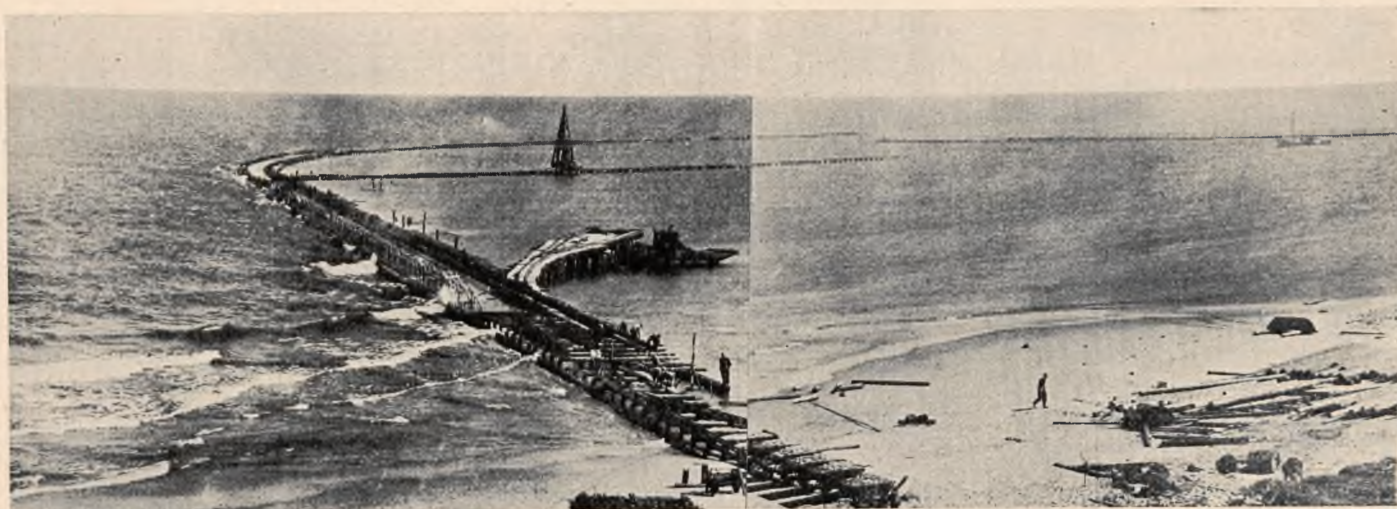
Wywóz zamorski obu portów polskiego obszaru celnego w pierwszym półroczu r. b. wykazuje nieznaczny 3,2 %-owy wzrost. Pomimo zmniejszenia się eksportu węgla, pozycji towarowej dotychczas decydującej o całości eksportu, ogólny eksport zamorski wykazuje poprawę szeregu cennych artykułów drobnicowych. Tempo wzrostu wywozu w porcie gdyńskim (4,4 %) jest nieco wyższe, niż w porcie gdańskim (1,4 %). Podobnie zresztą, jak udział portu gdyńskiego w obrotach obu portów. Doskonałe rezultaty w roku sprawozdawczym w obu portach ze szczególnym uwzględnieniem Gdyni daje eksport drzewa i jego produktów. W porcie gdyńskim wzrost eksportu drzewa wyniósł przeszło 120 %, w Gdańsku natomiast przeszło 25 %. Dobra koniunktura na drzewo na rynku angielskim szła w parze z udoskonaloną techniką przeładunku na nowych terenach portu drzewnego na Oksywiu. To nie wpłynęło jednakże na zmianę dotychczas dominującej roli Gdańska w przeładunku drzewa. Nadal ok. 75 % ogólnego eksportu zamorskiego drzewa przeładowuje się przez port gdański. Poza grupą drzewa minimalny (1,97 %) wzrost wykazały wytwory pochodzenia mineralnego jedynie w porcie gdyńskim, w porcie gdańskim natomiast ok. 11 %-owy spadek, analogicznie zresztą do spadku wywozu węgla eksportowego. Po raz pierwszy od czasu powstania portu gdyńskiego załamał się eksport węgla. Spadek ten spowodowany został zmianami kwot eksportowych w umowie polsko-angielskiej oraz poważną konkurencją węgla niemieckiego. To minimalne zresztą (— 0,8 %) załamanie się eksportu węgla nie wpłynęło na obniżenie się eksportu pozostałych wytworów pochodzenia mineralnego w porcie gdyńskim dzięki wzrostowi wywozu koksu, węgla bunkrowego oraz cementu. Wzmagająca się stale w porcie gdyńskim ilość dużych statków transoceanicznych zaopatruje się coraz częściej w bunkier, tak węgiel, jak i olej. Z produktów hodowlanych dobre rezultaty w obu portach daje eksport zwierząt żywych i wytworów pochodzenia zwierzęcego, wykazując ok. 31 %-owy wzrost. Dominujący udział w tym eksporcie ma port gdyński, którego udział wynosi 94 %, podczas gdy na Gdańsk przypada 6 %. Pozbawiony barjer kontyngentowych, doskonałe rezultaty daje eksport masła i jaj, przeznaczonych głównie do Anglii.

Poważny wzrost wytworów pochodzenia roślinnego dał się zaobserwować jedynie w Gdańsku, w Gdyni natomiast zanotowano spadek. Najpoważniejszą rolę, szczególnie w Gdańsku, odgrywa zboże, w Gdyni natomiast słód, ziemniaki i mąka pastewna. O poważnych ilościach zbóż, przeładowywanych niemal wyłącznie w Gdańsku, może świadczyć 388.010 ton zboża wywiezionego przez port gdański, podczas gdy przez Gdynię zaledwie 516 ton. Wobec budowy elewatora zbożowego w porcie gdyńskim rok najbliższy winien przynieść tu poważną zmianę.

O coraz bardziej rozwijającym się tranzycie morskim w porcie gdyńskim może świadczyć przeszło 33 %-owy wzrost eksportu papieru i celulozy. W przeważnej mierze są to towary przywożone ze Szwecji i Finlandii, aby później być reeksportowanymi do krajów Lewantu i Stanów Zjednoczonych Am. P. Większość tych towarów, gdyż przeszło 83% ogólnej ilości obu portów, przeładowuje port gdyński.

Do najbardziej może cennych towarów, eksportowanych przez oba porty, należą surowce włókiennicze i wyroby z nich. Oba porty wykazują wzrost tych pozycji ok. 42 %. Dominujący udział (90 %) w eksporcie ma tu port gdyński, przeładowujący poważne ilości tkanin (3.534 t), pakuł (1.358 t) oraz bawełny (1.203 t.).

Kształtowanie się eksportu zamorskiego w portach Gdyni i Gdańska w pierwszym półroczu 1936 ilustrują szczegółowo poniższe tabele: (tabela III, IV i V).



Wielka Wieś. Budowa portu rybackiego.

TABELA III.

PORÓWNANIE OBROTÓW GDYNI I GDAŃSKA W OKRESIE: STYCZEŃ — CZERWIEC 1935 I 1936 R.

Eksport (tony)

NAZWA TOWARU	Gdynia			Gdańsk			Razem oba porty		
	wzrost + lub spadek — w %%	1936 r.	1935 r.	wzrost + lub spadek — w %%	1936 r.	1935 r.	wzrost + lub spadek — w %%	1936 r.	1935 r.
I. Wytwory pochodzenia roślinnego	—22,03	38.335,1	49.170,1	+15,8	512.377,5	442.504,0	+12,0	550.712,6	491.674,1
II. Zwierz. żywe, wytwory pochodz. zwierzęcego . .	+32,2	28.622,9	21.657,8	+10,4	1.831,5	1.658,5	+30,6	30.454,4	23.316,3
III. Wytwory poch. mineralnego . .	+1,97	2.658.882,0	2.607.489,3	—10,8	1.048.046,3	1.175.024,6	— 2,0	3.706.928,3	3.782.513,9
IV. Woski, tłuszcze, oleje poch. rośl. i zwierz. . . .	+ 0,3	1.556,4	1.552,3	+17292,0	3.478,4	20,0	+220,2	5.034,8	1.572,3
V. Przetw. spożywc. tytoń	—13,7	55.810,4	64.663,2	+25,2	24.750,7	19.765,0	— 4,6	80.561,1	84.428,2
VI. Przetw. chemicz. i farmac., farby.	— 2,5	22.018,9	22.593,4	—26,1	31.404,7	42.477,9	—18,7	53.423,6	65.071,3
VII. Skóry, futra i wyroby skórzane .	+68,6	1.080,3	641,1	+85,7	1.225,0	659,6	+77,3	2.305,3	1.300,7
VIII. Sur. włókiennicze i wyroby z nich	+44,8	8.051,4	5.560,4	+20,4	896,0	744,0	+41,9	8.947,4	6.304,4
IX. Kauczuk i wyrob.	—35,3	106,9	165,2	+94,1	29,5	15,2	—24,9	135,4	180,4
X. Drewno, korek i wyr. koszykarsk.	+120,9	153.223,7	69.349,9	+25,1	446.294,1	356.774,8	+40,7	599.517,8	426.124,4
XI. Papier i wyroby.	+32,0	11.059,3	8.380,6	— 7,1	2.212,7	2.382,8	+23,3	13.272,0	10.763,4
XII. Wyr. kamieniar. szklane i ceram.	—31,0	380,3	550,9	—33,8	119,4	180,4	—31,7	499,7	731,3
XIII. Metale i wyroby z nich	+ 3,7	79.956,8	77.079,6	—10,7	23.004,0	25.761,1	+ 0,1	102.960,8	102.840,7
XIV. Maszyny, aparaty i sprzęt elektr. .	—20,9	371,3	469,4	+122,1	923,9	416,0	+46,3	1.295,2	885,4
XV-XX. Towary różne	—24,3	276,1	364,9	—61,2	8,1	20,9	—26,3	284,2	385,5
Razem . .	+ 4,4	3.059.731,8	2.929.687,8	+ 1,4	2.096.601,8	2.068.404,6	+ 3,2	5.156.333,6	4.998.092,4

Z drobniejszych pozycji towarowych bardzo poważny wzrost wykazały woski, tłuszcze, oleje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, eksportowane przez port gdański (udział %-owy Gdańska — 69,1 %, Gdyni — 30,9 %).

Z pośród skór, futer i wyrobów skórzanych przeładowywanych niemalże w różnych częściach przez oba porty dobre rezultaty w porcie gdyńskim dają przede wszystkim wyroby skórzane, wykazujące przeszło 30-krotny wzrost.

Poważny 46 %-owy wzrost wywozu maszyn, aparatów i sprzętu elektrotechnicznego zawdzięczać należy jedynie portowi gdańskiemu, który przeładowuje przeszło 71 % ogólnego wywozu zamorskiego obu portów.

Do najpoważniejszych pozycji towarowych eksportu, które uległy nieznacznemu 2 %-owemu zmniejszeniu w obu portach, należy grupa wytworów pochodzenia mineralnego. Spadek ten spowodowany został przede wszystkim na skutek poważnego (15,4 %) zmniejszenia się eksportu węgla przez port gdański. W porcie gdyńskim natomiast spadek ten wyniósł 0,8 %. O przyczynach tego spadku wspomniano już wyżej. Udział obu portów w obsłudze tego eksportu wynosi dla Gdyni — 71,7 % i Gdańska —28,3 %.

Do najbardziej może cennych artykułów eksportowych, które wykazały spadek ok. 14 % jedynie w porcie gdyńskim, należy grupa przetworów spo-



Wielka Wieś. Budowa portu rybackiego.

TABELA IV.

OGÓLNE OBROTY (IMPORT + EKSPORT) ZAMORSKIE W OKRESIE: STYCZEŃ — CZERWIEC 1935 I 1936 R.

(t o n y)

	Wzrost + lub spadek — w %%	1936	1935	w tem udział %-owy	
				1936	1935
Gdynia	+3,4	3.609.084,9	3.489.514,1	59,5	59,6
Gdańsk	+4,1	2.459.261,8	2.363.370,4	40,5	40,4
Razem oba porty	+3,7	6.068.347,0	5.852.885,5	100,0	100,0

TABELA V.

PORÓWNANIE UDZIAŁU %-OWEGO GDYNI I GDAŃSKA W OKRESIE: STYCZEŃ — CZERWIEC 1935 R. I 1936 R.

Eksport

NAZWA TOWARU	1936 r.		1935 r.	
	w tem udział %-owy			
	Gdynia	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk
I. Wytwory pochodzenia roślinnego . .	7,0	93,0	10,0	90,0
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego	94,0	6,0	92,9	7,1
III. Wytwory pochodzenia mineralnego .	71,7	28,3	67,9	32,1
IV. Woski, tłuszcze, oleje poch. rośl. i zwierz	30,9	69,1	98,7	1,3
V. Przetwory spożywcze, tytoń	69,3	30,7	77,6	22,4
VI. Przetwory chemiczne, farmac. farby.	41,2	58,8	34,7	65,3
VII. Skóry, futra i wyroby skórzane . . .	46,9	53,1	49,3	50,7
VIII. Surowce włókien. i wyroby z nich . .	90,0	10,0	88,2	11,8
IX. Kauczuk i wyroby	78,4	21,6	91,6	8,4
X. Drzewo, korek, wyroby koszykarskie .	25,6	74,4	16,3	83,7
XI. Papier i wyroby	83,3	16,7	77,9	22,1
XII. Wyroby kamien., szklane i ceramiczne	76,1	23,9	75,3	24,7
XIII. Metale i wyroby z nich	77,7	22,3	75,0	25,0
XIV. Maszyny, aparaty i sprzęt elektryczny	28,7	71,3	53,0	47,0
XV-XX. Różne	97,1	2,9	94,6	5,4
Razem . . .	59,34	40,66	58,62	41,38

żywczych i tytoniu. W porcie gdańskim natomiast grupa ta wykazuje 25 %-owy wzrost. Pomimo poważnego wzrostu przeładowywanych w porcie gdyńskim dużych ilości przetworów mięsnych, konserw rybnych (ok. 8-krotny wzrost) i makuchów, spadek eksportu zamorskiego tej grupy spowodowany został wyłącznie pozycją cukru, którego wywóz obniżył o ok. 34 %. Podkreślić należy natomiast poważny przeszło 60 %-owy wzrost eksportu makuchów przez port gdański, co musiało skolei wpłynąć na wzrost całej grupy.

Eksport zamorski przetworów chemicznych w pierwszym półroczu wykazuje spadek w obu portach. W porcie gdyńskim spadek ten spowodowany został pozycją sody (2.032 ton wobec 4.317 ton w roku ub.), w porcie gdańskim—soli potasowej, salmiaku itp. Dominujący udział w tym cennym eksporcie ma port gdański, który eksportuje 58,8 %, podczas gdy na Gdynię wypada 41,2% ogólnych obrotów obu portów. Rok sprawozdawczy przyniósł tu pewną poprawę Gdyni, której udział w porównaniu z rokiem ubiegłym wzrósł.

Z drobniejszych pozycji eksportu spadek wykazały wyroby gumowe jedynie w porcie gdyńskim oraz wyroby kamieniarskie, szklane i ceramiczne w obu portach. Poważny dział XIII — metali i wyrobów z nich w okresie sprawozdawczym wykazuje b. nieznaczny ok. 4 %-owy wzrost jedynie w porcie gdyńskim, w porcie gdańskim natomiast ok. 11 %-owy spadek. Doskonałe rezultaty w porcie gdyńskim daje nadal zainicjonowany w 1934 r. eksport żelaza handlowego i surowego. Z szeregu wyrobów żelaznych wysuwa się na czoło blacha żelazna i stalowa, oraz rury żelazne i żeliwne w przeciwieństwie do szyn kolejowych, których eksport w roku bieżącym niemalże zupełnie ustał.

Inż. Z. ADAMSKI

Porty rybackie na Wybrzeżu Polskim



D CHWILI objęcia wybrzeża morskiego w roku 1920 stanęły wobec Państwa Polskiego nowe zadania zasadniczej wagi. Niezależnie od konieczności stworzenia portu handlowego w Gdyni, mającego sprostać zadaniu i potrzebom prawie 30-to miljonowego już wówczas Państwa, wyłoniła się również kwestja zaspokojenia potrzeb gospodarczych przybrzeżnej ludności rybackiej, a w związku z tym konieczność wybudowania portów rybackich na Wybrzeżu.

Należy zaznaczyć, że wybrzeże nasze, w chwili objęcia go, poza zniszczonym schroniskiem rybackim Helu, innych urządzeń tego rodzaju nie posiadało. Dlatego też potrzeby te choć w minimalnym stopniu należało czym prędzej zaspokoić a tym bardziej należało wziąć to pod uwagę, że wzdłuż całego wybrzeża rozrzucona jest ludność rybacka, której jedynym warsztatem pracy jest rybołówstwo.

Zadaniem poniższego opisu jest przedstawienie stanu dzisiejszego w tej dziedzinie, jak również tych ewent. zamierzeń, jakie w najbliższej przyszłości mają być zrealizowane.



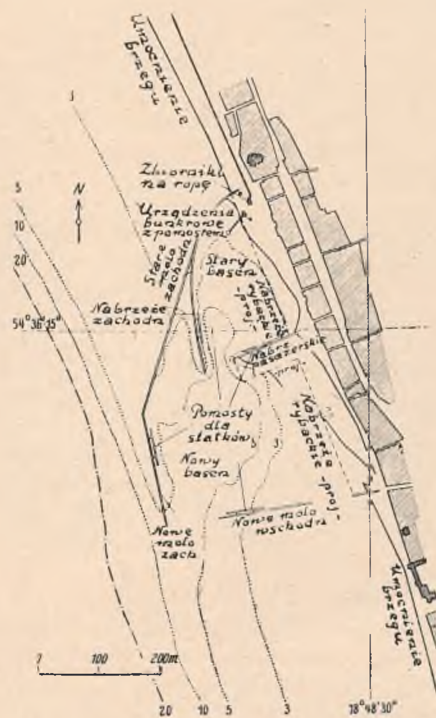
Rys. 1. Położenie portów rybackich na Wybrzeżu Polskim

I. PORT RYBACKI W HELU.

Port rybacki w Helu położony jest na końcu Półwyspu Helskiego od strony Zatoki Puckiej. Pierwotny port-schronisko został wybudowany w latach 1892-1898. Składał się on z 2-ch moli wysuniętych w morze, o konstrukcji drewnianej, zapełnionej kamieniem, t. j. t. zw. molo zachodniego o dług. ok. 320 mb. i wschodniego o dług. 120 mb. Powierzchnia tego portu wynosiła około 3 ha.

W chwili objęcia zatem port w Helu liczył już 25 lat swego istnienia, przytym nieodnawiany podczas lat wojennych, wymagał gwałtownego remontu. Również głębokości basenu w porcie nie odpowiadały wówczas zupełnie potrzebom nawet jednostek rybackich.

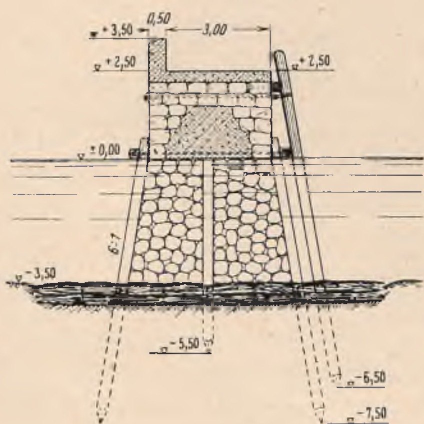
Początkowo ograniczono się tylko do drobnych remontów, zaś w roku 1923 przystąpiono do gruntownej odbudowy portu, przez zastąpienie drewnianej konstrukcji nadwodnej betonową. Nadbudowa ta została wykonana w latach 1923 — 25, (rys. Nr. 3). W tym samym czasie wykonano pogłębienie basenu do 3-ch m, dzięki czemu przystosowano port do ówczesnych potrzeb rybackich.



Rys. 2. Port rybacki w Helu

Na tym jednak inwestycje i tak dość znaczne nie mogły się ograniczyć. Port Helski musiał być rozbudowany, ponieważ stanowił on jedyną bazę i schronisko dla rybaków. Ponadto potrzebę tę wyłoniło znaczne powiększenie się flotyli rybackiej i aktywność na morzu, oraz powstanie i rozwój żeglugi przybrzeżnej, a w związku z tym skierowanie do Helu, jako do centrum na Wybrzeżu, całego ruchu pasażerskiego przybrzeżnego w sezonie letnim.

To też w roku 1927 zostają wybudowane najprzód dwa pomosty drewniane (rys. 2) dla użytku żeglugi przybrzeżnej i rybaków, a następnie w latach 1928 — 31 wybudowane zostają: nabrzeże południowe o dł. 31 mb. i nowe molo zachodnie, — jako odgałęzienie starego molo zachodniego, — o dług. 477 mb. wraz z pomostem dla przybijania statków. Po przerwie zaś trzyletniej wybudowane zostało molo wschodnie o dług. 270 mb. osłaniające port od południa.



Rys. 3. Przekrój molo w porcie Hel z betonową nadbudową

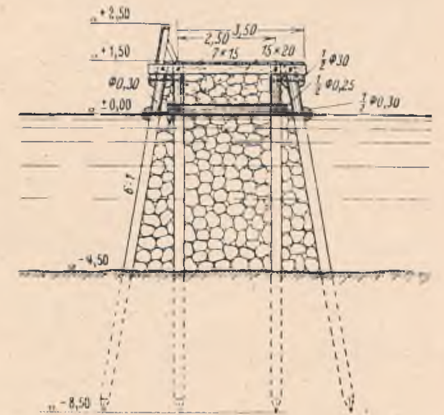
W obecnej chwili zatem port helski ukończony jest w swych zewnętrznych zarysach. Należy tu dodać, że wybudowane mola, jak również wejście do basenu z kierunku południowego, zabezpieczają port dość dobrze od falowania

Powierzchnia basenu wodnego w porcie wynosi ok. 10,5 ha (po rozbudowie portu pow. ta zwiększyła się przeszło 3-krotnie), zaś dług. konstrukcji portowych (molo) wewnątrz portu wynosi ok. 1180 mb., co razem wziąwszy daje możność stałego pomieszczenia w basenie ok. 100 jednostek rybackich, nie licząc jednostek pasażerskich żeglugi przybrzeżnej i zagranicznych kutrów przybywających dość licznie. Głębokości w porcie wynoszą od 3-ch do 5-ciu m.

Jeżeli zaś chodzi o charakterystykę wykonanych budowli portowych, to należy nadmienić, że wszystkie nowe konstrukcje molo są drewniane i zapełnione wewnątrz kamieniem (rys. 4 i 5) gdyż jest to rodzaj konstrukcji najczęściej stosowany przy stosunkowo niewielkich głębokościach (3 — 5 m) a jednocześnie niedrogi.

W konstrukcjach tego rodzaju ulega zniszczeniu tylko część nadwodna budowli, która z czasem, po dostatecznem jej zamortyzowaniu, zawsze może być zastąpiona konstrukcją żelbetową wzgl. betonową, analogicznie jak to było wykonane przy starych budowlach portowych w Helu.

Z inwestycji poczynionych ściśle dla potrzeb rybaków należy wymienić jeszcze wybudowanie zbiorników na ropę i oleje mineralne wraz z pomostem dla dobijania kutrów i urządzenia do bunkrowania.



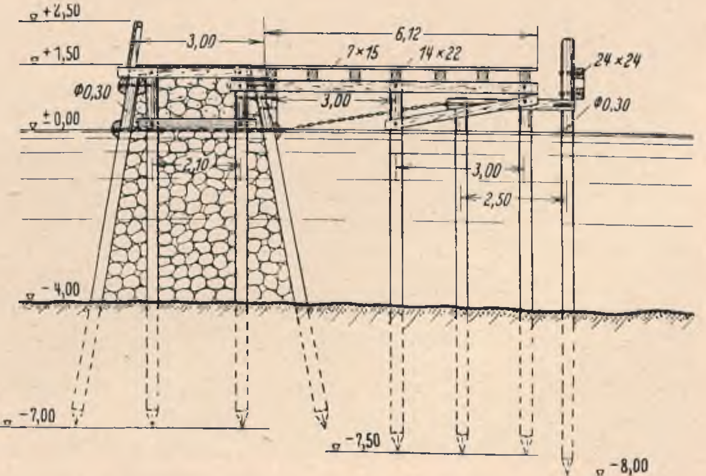
Rys. 4. Przekrój molo w Helu

Do walorów portu należy zaliczyć poniekąd to, że jest on portem prawie niezamarzającym zimą (wzgl. słabo), pozatym, że położony jest w samym środku Wybrzeża i posiada najbliższą komunikację ze wszystkimi osiedlami na wybrzeżu. Ze względu zaś na położenie na końcu Półwyspu Helskiego, może być uważany za bazę połowów nietylko Zatoki Puckiej i Gdańskiej ale i dalszych, co łącznie ze sprzyjającymi warunkami dla rozwoju ruchu letniskowo-turystycznego stawia go na jedno z pierwszych miejsc na Polskim Wybrzeżu.

Ruch portowy za lata 1932 — 1934 przedstawiał się jak następuje.

Rok	Ruch statków		Ruch pasażerski		
	ilość statków powyżej 50 m³ br.	o pojemn. łącznej m³ br.	ilość statków poniżej 50 m³ br.	przyjech.	wyjech.
1932	1888	450.000	8740	59.141	58.408
1933	1346	775.753	8135	86.769	86.447
1934	1301	780.000	7890	101.500	99.200

Obroty portu w pierwszym rzędzie ograniczają się do obrotu rybami, które w miesiącu połowów wynoszą średnio ok. 1 500 000kg, Ryby te dostarczane są do miejscowych wędzarni, które znajdują się po za portem, lub też do Gdyni, Jastarni i t. p. Następnie ruch osobowy przybrzeżny, przeważnie w miesiącach letnich, który, jak wskazuje pow. załączona tabela, zamyka się w roku 1934 cyfrą z górą 200.000 osób. Prócz ryb przedmiotem obrotów jest drobnica, a w szczególności żywność dla zaprowian-



Rys. 5. Przekrój molo z pomostem dla przybijania statków w Helu



Rys. 6. Port rybacki w Jastarni

towania letników i miejscowej ludności. W końcu należy nadmienić, że całkowite wykorzystanie basenu portu helskiego może nastąpić po wybudowaniu nabrzeży wewnątrz portu wzdłuż dzisiejszej linii brzegowej. Pozwoli to na umieszczenie jeszcze większej ilości kutrów rybackich, zaś uzyskany teren na nabrzeżu będzie mógł być wykorzystany pod niezbędne urządzenia portowe, jak składy i t. p. W tym celu przewidywane jest wybudowanie nabrzeży o głęb. 3 m z konstrukcją nadwodną żelbetową najprzód w starym basenie o dług. 250 mb, następnie pomiędzy starym a nowym molo wschodnim o dług. 240 mb, jak również poszerzenie starego molo wschodniego do szerokości 40 m bież., na dług. 100 mb i przy głęb. 5 m dla statków żeglugi przybrzeżnej.

II. PORT W JASTARNI.

Port w Jastarni wybudowany został w latach 1926 — 29 r. Zaprojektowany zasadniczo jako baza przybrzeżnych połowów rybackich Zatoki Puckiej i Gdańskiej. Powstał on na szeroko rozciągających się mieliznach, t. zw. Mieliźnie Bórzyńskiej od strony Zatoki Puckiej, przy dwóch sąsiadujących blisko siebie wioskach rybackich Jastarnia i Bór.

Potrzeba wybudowania portu w Jastarni dawała się już dawno odczuwać dlatego, że osiedle Jastarnia-Bór stanowiło najliczniejsze skupisko ludności rybackiej na wybrzeżu, utrzymujące się prawie wyłącznie z rybołówstwa. Kutry rybackie np. nietylko pozbawione były schroniska, ale z powodu mielizn musiały pozostawać na kotwicach w odległości ok. 1 km. od brzegu.

Należy tu zaznaczyć, że obok potrzeby budowy portu nie mniej ważną kwestję dla ludności osiedla Jastarnia-Bór stanowiła potrzeba zabezpieczenia brzegu, to też przy opracowaniu projektu portu jednocześnie uwzględniona została potrzeba umocnienia brzegu.

Co do ogólnego założenia portu, to należy nadmienić, że powstał on na otwartej przestrzeni wodnej, całkowicie odsuniętej od brzegu, w ten sposób, że za pomocą dwóch palisad została odcięta przestrzeń wodna o pow. ok. 25 ha. (linie palisad ab i cd na rys. Nr. 6). Środkowa część tej powierzchni została pogłębiona i stanowi właściwy basen portowy, zaś skrajne części (po stronie wschodniej i zachodniej portu) zostały zasypane piaskiem otrzymanym z powierzchni przeznaczonej na basen.

Dzięki takiemu przesunięciu brzegu, aż do linji palisad (a nawet i poza nią) zostały otrzymane, stosunkowo niewielkim kosztem, znaczne tereny lądowe, a prócz tego została załatwiona kwestia zabezpieczenia brzegu.

W obecnej chwili — jak wskazuje rys. nr 6 — port w Jastarni jest zewnętrznie całkowicie wykończony, przy tym dzięki przyjętej koncepcji zasypania piaskiem terenów wodnych po oby-





Wielka Wieś. Fragmenty budowy portu rybackiego.

dwu stronach basenu (od strony wschodniej i zachodniej) ilość budowli osłaniających port wypadła bardzo niewielka. Konstrukcja tych budowli jest nieskomplikowana, a przez to i niedroga, a jednocześnie wystarczająco spełnia swe zadanie. Wykonano je w postaci tam kamiennych na podłożu z faszyny (rys. 7) zaś na końcu dla otrzymania odpowiedniej głębokości na wejściu do portu, zostały wybudowane 2 głowice o dług. 30 mb. każda, konstrukcji drewnianej (kaszyce) zapełnione kamieniem i z nadbudową górną kamienno-betonową.

Należy dodać, że port sam jest dość dobrze zasłonięty od fal. Również wejście doń od południa zapewnia mu minimum falowania pod wpływem istniejących wiatrów.

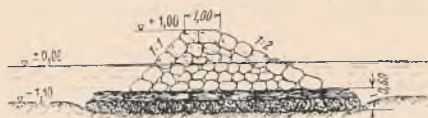
Do portu prowadzi pogłębiony kanał o szer. dna ok. 60 m i dług. 900 mb., gdyż 5 metrowa głębokość znajduje się dopiero w tej odległości. Początek kanału oznaczony jest stałym znakiem świetlnym, sam kanał zaś utrzymuje się dość dobrze i wymaga niewielkiego podczerpania co 2 — 3 lata.

Powierzchnia basenu portu wynosi ok. 8 ha. Długość nabrzeży wynosi narazie ok. 130 mb. o głęb. 4,5 i ok. 30 mb. głęb. 2 — 3 m.

Głębokość zaś samego basenu jest nierównomierna i wynosi średnio ok. 4 m. Konstrukcja nabrzeżna jest identyczna jak konstrukcja molo w porcie Helu, gdyż początkowo obecne nabrzeże stanowiło wysuniętą część molo, mającego spełniać rolę falochronu. Dopiero później w związku z koniecznością przystosowania molo dla potrzeb przybrzeżnej żeglugi pasażerskiej, obszar wodny po stronie wschodniej molo, po uprzednim jego uszczelnieniu, zarefulowany został piaskiem, poczym na poszerzonym w ten sposób molo wybudowano Pawilon Żeglugi Przybrzeżnej.

Ujemną stroną portu jest to, że zamarza zimą, natomiast ma tę przewagę nad portem helskim, że posiada znaczne tereny uzyskane przez zarefulowanie, co pozwala mu na dość dużą swobodę przy rozwoju portu.

Tereny po stronie wschodniej basenu portowego, jak również pas bezpośrednio przyległy do nabrzeży, przewidziane są ściśle dla potrzeb portowych. Część z tych terenów przeznaczona jest pod zakłady rybno-przetwórcze, jak wędzarnia i t. p. W roku bieżącym zostanie już pobudowany tutaj szereg takich zakładów.



Rys. 7. Przekrój falochronu w porcie Jastarnia

Część terenów po stronie zachodniej basenu licząca ok. 12,5 ha nie będzie już potrzebna dla portu i zgodnie z planami zabudowy osiedla Jastarnia-Bór zostaje przewidziana na cele budowlane nie związane z potrzebami portu.

Wprawdzie, jak już było nadmienione, port w Jastarni wybudowany został w pierwszym rzędzie dla użytku rybaków, to również służy on jednocześnie dla użytku pasażerskiej żeglugi przybrzeżnej w sezonie letnim. Obecnie także już wykorzystany jako port jachtowy. W związku z tym część terenów po stronie wschodniej została przydzielona dla ośrodka morskiego.

Na przydzielonym terenie Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego wybudował w roku b. budynek ośrodka, oraz hangary dla jachtów. W roku przyszłym przewidziana jest dalsza budowa ośrodka, to jest wybudowanie dalszych hangarów wyciągu dla jachtów i nabrzeża przyległego do zajętych terenów.

O ruchu w porcie w przeciągu lat 1932 — 34 informuje poniższe zestawienie:

Rok	Ruch statków		Ruch pasażerski		
	ilość statków powyżej 50 m³ br.	o pojemn. łącznej m/ br.	ilość statków poniżej 50 m³ br.	przyjech.	wyjech.
1932	554	190.000	1970	12.046	12.045
1933	322	215.133	812	19.617	19.167
1934	350	250.000	1266	35.766	34.065

Obrót towarowy w porcie, analogicznie jak w porcie Hel, cechuje przeważnie transporty ryb z połowu dowożone do miejscowych wędzarń, a ponadto latem nieznaczne ładunki drobnicy, zwłaszcza środków żywności.

Ruch pasażerski odbywa się wyłącznie w miesiącach letnich (lipiec i sierpień), przytem z roku na rok posiada on tendencję zwyżkową.

Ze względu na przewidywany rozwój Jastarni, już nietylko jako ośrodka rybno-przetwórczego i turystycznego, ale także jako ośrodka dla sportu jachtowego, projektowana jest stopniowa rozbudowa portu. W przeciągu najbliższych lat przyjęte jest wybudowanie wszystkich nabrzeży wewnątrz basenu głęb. 3 i 4 m o łącznej dług. 600 mb., wybudowanie dróg w porcie w ilości około 1600 mb., a także w związku z budową wędzarni doprowadzenie toru kolejowego na tereny portowe po stronie wschodniej.

III. PORT PUCK.

Port pucki wybudowany został jeszcze w końcu ub. wieku i był do niedawna własnością gminy miejskiej. Przedstawia on niewielki basenik o wym. 40 × 60 m i pow. 0,24 ha. Głębokość jego wynosi ok. 3-ch m, długość zaś nabrzeży ok. 160 mb. Położony jest w pobliżu samego miasta i połączony bocznicą kolejową ze stacją Puck.





Dzięki uprzejmości Urzędu Morskiego, otrzymaliśmy do reprodukcji niezmiernie rzadkie zdjęcie z roku 1922, przedstawiające wybrzeże na którym powstała Gdynia. Obok zamieszczamy fotografię przedstawiającą tę samą część wybrzeża w roku 1936.

Od chwili wybudowania kolei żelaznej na półwysep helski, port utracił swoje znaczenie, jeżeli chodzi o obroty towarowe, które w dość dużej mierze przeznaczone były na cały Półwysep Helski, niemniej posiada on pewne znaczenie dla rozwoju gospodarczego m. Pucka.

Prócz tego port ma pewne dane, że może służyć, jak inne osiedla na wybrzeżu posiadające porty, jako ośrodek dla skierowania ruchu turystycznego przybrzeżnego drogą wodną w sezonie letnim.

Na podkreślenie zasługuje fakt przejęcia w roku bieżącym portu na własność Skarbu Państwa.

Wobec tego, że port znajdował się w stanie dużego zniszczenia, dokonywana zostaje obecnie odbudowa 60 mb. nabrzeża położonego po stronie wschodniej. Również wykonane zostanie pogłębienie basenu portowego do głęb. 3,5 m., oraz kanału prowadzącego do portu, dla umożliwienia przejazdu statków o zagłębieniu ok. 3,5 m.

c. d. n.

Zakłady Ostrowieckie pracują dla naszej marynarki

JEDNĄ z większych instytucji przemysłowych w Polsce są Zakłady Ostrowieckie.

Mimo dużego zniszczenia w czasie wojny, zawdzięczając wielkiej pracy i energii dyrektora, Zakłady Ostrowieckie nie tylko odbudowały się, ale nawet znacznie rozszerzyły zakres swej działalności. W ostatnich latach Zakłady Ostrowieckie nabyły Warsztaty Sp. Akc. Budowy Parowozów i prowadzą je nadal pod własną firmą.

Produkcja Zakładów Ostrowieckich uległa w latach powojennych bardzo poważnym zmianom celem przystosowania się do aktualnych potrzeb kraju.

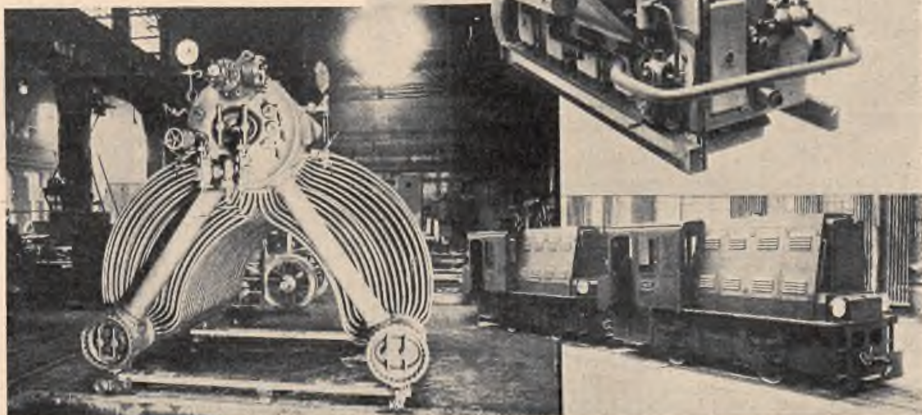
Zakłady Ostrowieckie są przystosowane do dostarczania urządzeń dla okrętów, instalacji morskich, okrętowych i t. p.

Dzięki wysiłkom, skierowanym w tę stronę, udało się Zakładom Ostrowieckim sprostać postawionemu sobie zadaniu. Jednym z poważniejszych działów jest dział wszelkich konstrukcji stalowych oraz urządzeń przeładunkowych, a więc dźwigów przeładunkowych, wykonywanych na zasadzie współpracy z firmą Maschinenfabrik Augsburg, Nürnberg, suwnic, elewatorów, podnośników, transporterów, sztaplerów, rozmaitych wózków i t. p., bez których okręty nie mogą być rozładowane ani załadowane a żaden port sprawnie funkcjonować nie może.

Systematycznie przygotowując się do dostaw w tym dziale, Zakłady Ostrowieckie uzyskały przez Lloyds Register of Shipping zakwalifikowanie wyrabianych przez nich elektrod „Jotem" do budowy okrętów, jak również uzyskały rejestrację przez tę instytucję w spisie firm, które mogą dostarczać stal walcowaną, odlewy stalowe i t. p. wyroby hutnicze do budowy i naprawy okrętów. Ambicją Zakładów Ostrowieckich jest nietylko właściwe zorganizowanie tych działów, lecz wogóle rozwój wszystkich posiadanych działów produkcji i postawienie ich na najwyższym poziomie technicznym.

Zakłady Ostrowieckie oddawna już wyrabiają kotły wszelkich systemów, jak to: Lancashire, własnej konstrukcji płomienicowo-płomieniówkowe, kotły morskie, które śmiało mogą być nazwane biżuterją w dziedzinie konstrukcji kotłów, a ostatnio chcąc postawić dział ten na właściwym najwyższym poziomie technicznym, nawiązały ścisłą współpracę z najlepszym dzisiaj konstruktorem kotłów stromorurkowych, firmą Wiesner, i wykonują takie instalacje na zasadzie licencji tej firmy.

W dziale wagonów towarowych wykonują nietylko najbardziej specjalne typy węglarek, wywrotek, wagonów do przewożenia piwa, ryb, cystern i t. p., lecz starają się o własne konstrukcje. Jako jedne z pierwszych w Europie zaczęły budować wagony o podwoziach spawanych elektrycznie—nowych zupełnie, znakomicie uproszczonych konstrukcjach.



Wyroby Zakładów Ostrowieckich: Kocioł okrętowy typu „Normand". — Silnik Diesla typu 8 VBF o mocy 400 KM, 1000 obr./min. — Lokomotywki z silnikiem Diesla o mocy 50 KM szerok. toru 600 m/m.

Jednym z dowodów ogromnej żywotności tej instytucji przemysłowej jest bodaj to, że podjęły się opracowania specjalnych typów silnika Diesla dla celów trakcyjnych, przy czym podkreślić należy, że silniki te, które osiągnęły bardzo dobre rezultaty, zostały wykonane całkowicie w Zakładach Ostrowieckich, a więc w kraju, przez polskiego konstruktora prof. E. Ebermana, polskiego robotnika, z polskich surowców. W dalszym ciągu wykonuje się obecnie większą ilość silników dużej mocy dla Polskich Kolei do wagonów motorowych, a w Warsztatach Ostrowieckich wykańczane są obecnie małe wagoniki motorowe na tor wąski.

Zakłady Ostrowieckie w oparciu o kapitały krajowe i belgijskie dają pracę polskiemu robotnikowi i inżynierowi, a mając na czele Zarządu ludzi tej miary, co sen. Tadeusz Karszo - Siedlewski, znany działacz na polu gospodarczym i społecznym, niewątpliwie osiągną wysoki poziom rozwoju.

SZWECJA

Frachty Szwecji w II kwartale rb.

FRACHTY uległy lekkiej poprawie w II kwartale. Wobec zwiększonej wymiany towarów z zagranicą, prawie cała flota handlowa była zatrudniona Na początku sierpnia r. b. unieruchomione były tylko trzy statki pojemności 13,371 TRB. kiedy w tymże czasie w roku zeszłym unieruchomionych było 19 statków o pojemności 41,732 TRB. Przyjmując frachty poszczególnych grup towarów za 100 dla r. 1913 otrzymujemy następujące wskaźniki dla lipca r. b.: ogólny wskaźnik dla wszystkich grup wykazuje wzrost, bo wyraża się liczbą 109 wobec 105 w kwietniu, frachty w żegludze krajowej 96 wobec 89 w kwietniu, a frachty w żegludze zagr. 122, w czerwcu nawet 124, wobec 121 w kwietniu .W tymże czasie wskaźniki dla frachtów drzewa wyrażają się liczbami 119 i 117, dla masy papierowej 125, a w czerwcu nawet 128, wobec 125 w kwietniu; dla węgla 85 i 77, dla zboża 102 i 101.

Polska w szwedzkim handlu zagranicznym

W II KWARTALE r. b. na 297 milj. kor. przywozu z Europy do Szwecji przywóz z Polski wynosił 13,5 milj. kor. i na 282 milj. kor. wywozu do krajów Europy, do Polski wywiozła Szwecja za 3,5 milj. kor. Zatem udział Polski w handlu zagranicznym Szwecji był dość niski, bo stanowił w ogólnym przywozie tylko 3,2%, a w ogólnym wywozie tylko 1%; w stosunku do tego samego okresu w r. 1935 wykazuje zwiększenie przywozu z Polski, a zmniejszenie wywozu.

Gospodarcze położenie Szwecji w II kwartale rb.

WEDŁUG ostatniej statystycznej publikacji szwedzkiego Ministerstwa Handlu ogólne położenie gospodarcze Szwecji w II kwartale r. b. było w dalszym ciągu korzystne. Wszystkie gałęzie przemysłu były dość dobrze zatrudnione, najlepiej grupa przemysłu żelaznego i metalowego. Produkcja w tych grupach przemysłu utrzymała się na bardzo wysokim poziomie, a wartość wywozu przewyższała liczby notowane w tymże okresie za ostatnie cztery lata. Położenie w wielkim przemyśle eksportowym poprawiło się znacznie. Zarówno zbyt drzewa i papierówki był żywszy niż w r. 1935, jak też i ceny produktów tej gałęzi wykazywały zwyżkę. Tak samo i ceny żelaza eksportowego były mocne.

Urodzaj przewidywany był jako dość dobry. Handel zagraniczny wykazał dalszą zwyżkę; stosunek między importem a eksportem zmienił się o tyle na korzyść eksportu, że zwyżka jego prześcignęła zwyżkę importu. Jednak wywóz ogólny jest w dalszym ciągu mniejszy od przywozu za wyjątkiem czerwca, w którym wywóz przewyższał przywóz o 4,8 milj. kor.

W porównaniu z II kwartałem roku ubiegłego różnica między wywozem i przywozem zmniejszyła się w obecnym okresie i wyniosła tylko 14 milj. kor. wobec 31 milj. kor. roku ubiegłego. Wzrost przywozu wykazały środki żywnościowe pochodzenia zwierzęcego i roślinnego, owoce, etc., węgiel, koks, oraz stal i żelazo. Zmniejszył się natomiast przywóz towarów kolonjalnych, nasion, makuchów i wyrobów gumowych. W wywozie wykazuje zwyżkę i to znaczną, ruda żelaza, potem masa drzewna, stal i maszyny oraz zwierzęta żywe; natomiast zmniejszył się wywóz środków żywnościowych pochodzenia zwierzęcego.

Co się tyczy zmian w kierunkach handlu zagranicznego, to przedewszystkiem rzuca się w oczy zmniejszenie importu z Włoch (wskutek sankcji). Zmniejszył się przywóz z Danii i Brazylii, natomiast zwiększył się z Niemiec, Holandii i Stanów Zj. Wywóz zwiększył się do Niemiec, Włoch, Hiszpanii, Chin etc.

Poważny spadek bezrobocia w Szwecji

LICZBA bezrobotnych w Szwecji, która w styczniu r. b. wynosiła 61,400 osób, spadła w lipcu r. b. do 21,510. Zaznaczyć należy, że w lipcu r. ub. liczba bezrobotnych wynosiła w Szwecji 42,582 osób.

NORWEGIA

Prasa norweska o sprawach gospodarczych Polski

BARDZO poważny dziennik norweski ,,Norges Handels og Sjofartstidende'' reprezentujący koła gospodarcze, zamieścił p. t. ,,Polska—kraj wielkich możliwości dla norweskiej inicjatywy eksportowej'' treść wywiadu, udzielonego przedstawicielom przemysłu i handlu w Bergen przez p. N. Chr. Ditleffa, posła norweskiego w Warszawie. Omawiając stosunki gospodarcze w Polsce poseł podkreślił, że w handlu z Norwegią polskie ograniczenia importowe i walutowe nie odgrywają wielkiego znaczenia. W dalszym ciągu poseł oświadczył, że Norwegowie muszą poznawać bliżej polskie stosunki handlowe, jeśli nie chcą być wyprzedzeni przez inne kraje w zdobywaniu polskiego rynku, 6-go co do wielkości w Europie.

DANIA

Wymiana handlowa polsko-duńska

W CIĄGU pierwszych 7-miu miesięcy br. przywóz towarów polskich do Danii przedstawiał wartość 13.359 tys. koron duńskich, eksport zaś do Polski 3,875 tys.

W porównaniu z analogicznym okresem r. ub. nastąpiło nieznaczne zmniejszenie zarówno eksportu polskiego do Danii jak i duńskiego do Polski.

Dania cofa zniżki przywozowe od zbóż

OPŁATY przywozowe od zbóż i przetworów zbożowych, obowiązujące od 15 lipca, zostały obecnie znacznie podwyższone. Wobec tego zniżki, wprowadzone w poprzednich tygodniach, zostały prawie całkowicie cofnięte.

FINLANDIA

Preliminarz budżetowy Finlandii

RZĄD fiński opracował preliminarz budżetowy, który będzie przedstawiony najbliższej sesji parlamentu, czyli w pierwszych dniach września Preliminarz przewiduje po stronie wpływów 4,586, 501, 150 fmk (w r. ub. 3,799, 978, 950) a po stronie wydatków 4, 586, 076, 400, (3,799,386,300). Nadwyżka budżetowa ma wynieść zatem 424,750 fmk. (w r. ub. 592,650 fmk).

Wprowadzenie w życie polsko-fińskiego protokułu taryfowego

PREZYDENT Republiki Fińskiej wydał rozporządzenie o wprowadzeniu w życie protokułu taryfowego polsko-fińskiego. Został on jednocześnie ratyfikowany.

ŁOTWA

Handel zagraniczny Łotwy za I półrocze rb.

HANDEL zagraniczny Łotwy za I-sze półrocze r. b. wynosił po stronie importu 52,2 miljn. łatów (w I-szym półroczu r. ub. 53,1), po stronie eksportu zaś 53,5 miljn. łatów (w I-szym półroczu r. ub. 45,7).

Nowa jednostka floty łotewskiej

ŁOTEWSKIE przedsiębiorstwo armatorskie ,,Latvojas Kugniecibas Sab'' zakupiło w Holandii statek ,,Trantmilis'' poj. 6.500 t. r. n.

ESTONIA

Estońskie zamówienia w Niemczech

W STOCZNI Oderwerke w Szczecinie zarząd Estońsko-Angielskiej Linii Żeglugowej zamówił dwa nowoczesne statki motorowe po 1.850 t.r.b., dla marynarki handlowej. Nowe jednostki mają być dostarczone w r. 1938. Koszt budowy wynieść ma ok. 1,5 milj. RM. Zakup finansuje rząd estoński.

P. Wojewoda Pomorski w Gdyni

W DNIU 28 ub. m. pociągiem wieczornym przybył do Gdyni Wojewoda Pomorski Pan Minister Raczkiewicz, powitany na dworcu przez komisarza rządu.

Następnego dnia o godzinie 8-ej Pan Wojewoda zlustrował Ekspozyturę Biura Funduszu Pracy przy ul. Morskiej i miał sposobność przeprowadzić dłuższą rozmowę z grupą oczekujących na pracę bezrobotnych. Następnie po krótkiej konferencji z komisarzem rządu, Panu Wojewodzie przedstawieni zostali naczelnicy wydziałów i dyrektorzy przedsiębiorstw miejskich.

Do zebranych wygłosił Pan Wojewoda dłuższe przemówienie, w którem nakreślił swój pogląd na temat stosunku Gdyni do Pomorza, akcentując konieczność ścisłego gospodarczego związania Gdyni z Ziemią Pomorską. Uważając zagadnienie to za czołowe zadanie w swej pracy na Ziemi Pomorskiej, wyraził nadzieję, że odpowiedzialni urzędnicy współpracujący z komisarzem rządu intencję jego zrozumieją w sposób jaknajbardziej korzystny dla interesu publicznego i tego, jaki wypływa z roli Gdyni, wyznaczonej jej w Państwie. Przy tej sposobności Pan Wojewoda podkreślił, że dążeniem jego będzie przygotowanie do służby publicznej kadry młodych ludzi, rekrutujących się z elementu miejscowego, dla których nauczyciele i wychowawcy winni być należytym wzorem.

W odpowiedzi komisarz rządu zapewnił, że intencja Pana Wojewody znajdzie właściwy oddźwięk i całkowite zrozumienie ze strony jego i podległego mu personelu.

Po lustracji wszystkich biur urzędu Panu Wojewodzie złożyli wizytę przedstawiciele samorządu gospodarczego: prezes Izby Przem.-Handl. Tor i dyrektor Kulikowski, po czym Pan Wojewoda przyjął delegację bezrobotnych, oraz delegację z powiatu kartuskiego, która zaprosiła Pana Wojewodę na dożynki.

W godzinach południowych Pan Wojewoda odbył w sali Rady Miejskiej z komisarzem rządu i starostami północnego Pomorza, a mianowicie starostami: morskim, kościerskim, kartuskim, tczewskim i starogardzkim, konferencję na temat: zagadnienia regionu i ściślejszego związania Gdyni z najbliższym zapleczem.

Po południu Pan Wojewoda rewizytował prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej dyr. St. Tora, po czym w asyście komisarza rządu i wszystkich starostów w godzinach od 16-tej do 19,30 zwiedził osiedle Mały Kack, Redłowo, inwestycje w śródmieściu a w szczególności miejsce przeznaczone pod budowę Hali Targowej. W dalszym ciągu Pan Wojewoda zwiedził Obłuże, Oksywie, szpital w Babim Dole, miejsce budującej się Rzeźni, Chylonję, Grabówek, lustrując Etap Emigracyjny, wreszcie zwiedził Witomino i Działki Chylońskie.

Na wszystkich tych osiedlach inspekcjonował Pan Wojewoda prowadzone przez Komisarjat Rządu inwestycje drogowe, wodociągowo-kanalizacyjne i budowę nowych szkół.

Rozwój Gospodarczego Archiwum Morskiego

Z DNIEM 1 września Gospodarcze Archiwum Morskie rozpoczęło trzeci miesiąc swej działalności i ma za sobą zakończony okres prac wstępnych. Obecnie funkcjonują jako ostatecznie zorganizowane następujące działy:

1. Podręczny księgozbiór informatorów, zawierający około 300 podręczników, spisów branżowych, książek adresowych i telefonicznych odnoszących się do wszystkich krajów nad Bałtykiem, jak też ważniejszych portów europejskich. Dział ten jest stale uzupełniany nowymi zakupami z funduszów przeznaczonych przez Izby Przem. Handlowe.

2. Czytelnię czasopism morskich, gospodarczych i geograficznych, posiadającą około 100 wydawnictw periodycznych. Liczba czasopism stale wzrasta w miarę ustalanych przez Gospodarcze Archiwum Morskie kontaktów wymiennych z zagranicznymi instytucjami gospodarczemi i wydawnictwami; przy wymianach dużą atrakcję stanowi wydawany przez Instytut Bałtycki kwartalnik w języku angielskim p. t. „BALTIC COUNTRIES".

3. Centralny Katalog publikacji gospodarczych i geograficzno-morski, który obejmuje wszystkie księgozbiory publiczne i prywatne w Gdyni. (Stan z sierpnia 1936 r.). Prace nad sporządzeniem katalogu są bliskie ukończenia i już dotąd zarejestrowano blisko 2.000 tomów pierwszorzędnej wartości naukowej i praktyczno-informacyjnej, znajdujących się w posiadaniu różnych instytucji w Gdyni, a reprezentujących wartość blisko 50.000 zł. W najbliższych dniach Centralny Katalog zostanie udostępniony dla osób i instytucji zainteresowanych.

4. Archiwum gromadzące dane obrazujące stosunki techniczne i gospodarcze w poszczególnych portach, w żegludze i handlu morskim. Zawdzięczając życzliwości, zrozumieniu i zaufaniu sfer gospodarczych Gdyni i pomocy placówek polskich zagranicą, dział ten szybko się rozwija i posiada już dzisiaj szereg cennych i jedynych w swoim rodzaju materiałów, naprzykład: „Warunki wynagrodzenia załóg we wszystkich krajach europejskich".

5. Dział statystyczny. Nietylko zostały zgromadzone wyczerpujące materjały źródłowe dotyczące obrotów portowych, żeglugi i handlu zagranicznego, ale w stosunku do ważniejszych porównalnych zjawisk prowadzi się bieżące płynne zestawienia, pozwalające na wyciągnięcie wniosków co do dynamiki zjawisk zachodzących w stosunkach żeglugowych i obrotu portowego.

6. Prywatny Serwis Informacyjny. Polega on na obsłudze firm prywatnych, wyszukujących za pośrednictwem G. A. M. wiadomości i danych znajdujących się w wydawnictwach i czasopismach zagranicznych, a dotyczących aktualnych zagadnień, którymi dana firma się interesuje. Ten dział pracy, najniezbędniejszy ze wszystkich, jest dopiero w zapoczątkowaniu i łączy się ściśle z prowadzoną przez Instytut Bałtycki podstawową pracą rejestrowania praktycznych zagadnień morskich, omawianych w bieżącym, zagranicznym piśmiennictwie gospodarczym.

Zamknięcie Wakacyjnego Instytutu Sztuki w Gdyni

UROCZYSTE zamknięcie 4-ro tygodniowego Wakacyjnego Instytutu Sztuki w Gdyni, zorganizowanego przez Ministerstwo W. R. i O. P. oraz P. A. L. zgromadziło w dniu 28. VIII b. r. w auli Państwowej Szkoły Morskiej, oprócz 200 słuchaczy Instytutu, reprezentantów i władz z komisarzem rządu Fr. Sokołem na czele, przedstawicieli P.A.L. z prezesem Wacławem Sieroszewskim, oraz liczne sfery kulturalne miasta Gdyni.

W ciągu 4-ch tygodni Wakacyjny Instytut Sztuki zdołał zaskarbić sobie wiele sympatji i zainteresowania na całym wybrzeżu. Ponad 100 osób z Gdyni i okolic uczęszczało stale na wykłady Instytutu w charakterze wolnych słuchaczy. Specjalnym zainteresowaniem cieszyły się audycje muzyczno-literackie.

Podczas uroczystości pożegnalnej pierwszy zabrał głos komisarz rządu Sokół, który nakreślił historję rozwoju miasta i portu gdyńskiego, oraz omówił najważniejsze zagadnienia gospodarcze, społeczne i kulturalne, będące przedmiotem codziennej pracy zarządu miasta i portu Gdyni.

Zwracając się do słuchaczy W. I. S. p. Sokół wyraził nadzieję, że słuchacze ci, z których większość stanowią nauczyciele mieszkający na odległych prowincjach polskich, potrafią w swych ośrodkach pracy wskazać otoczeniu swemu wytyczne, którymi kierować się musi ekspansja gospodarcza Polski zagranicą. „Jestem zdania — mówił komisarz Sokół, iż na naszych uczelniach, począwszy od szkół powszechnych, nauka o wybrzeżu polskim i o morzu wogóle winna być traktowana, jako przedmiot obowiązujący. Radość z posiadania Gdyni, Gdyni, która jest naszymi wrotami na świat, wytworzyć winna masowy pęd, który przyczyniłby się do wychowania wśród nas pokolenia żeglarzy i wytworzenia narodu morskiego".

Następnie prezes polskiej Akademji Literatury Wacław Sieroszewski w przemówieniu swym omówił wytyczne, jakimi kierowało się Ministerstwo W. R. i O. P., organizując Wakacyjny Instytut Sztuki, któremu za zadanie postawiono zainteresowanie szerokiego ogółu sprawami sztuki i kultury narodowej. Tak, jak specjalne organizacje normują i inicjują rozwój życia ekonomicznego, W. I. S. ma stworzyć jakby organizację zapalonych miłośników sztuki, a nie obiektywnych odbiorców. Prawdopodobnie co roku Instytut taki organizowany będzie gdzie indziej, przenosząc swą działalność z Krzemieńca do Wilna, z Wilna na Śląsk i t. d. W każdym razie Instytut wydaje się potrzebny i pracować winien systematycznie.

Komandor Władysław Kosianowski, dyrektor Państwowej Szkoły Morskiej, która udzieliła gościny Instytutowi, winszował rezultatów pracy kierownictwu Instytutu i słuchaczom, poczem kierownik Instytutu radca Michał Rusinek naszkicował ogólny przebieg prac Instytutu w czasie ostatnich 4-ch tygodni. Wreszcie w imieniu słuchaczy zabrał głos p. M. Pęcherski, wyrażając podziękowanie Ministerstwu W. R. i O. P. Polskiej Akademji Literatury, oraz kierownictwu Instytutu za szczęśliwą inicjatywę, która pozwoliła słuchaczom spędzić kilka tygodni w atmosferze prawdziwej sztuki. W większości są to ludzie nieraz odcięci od centrów kulturalnych, przebywający i pracujący na głębokiej prowincji.

Część koncertową uroczystości wypełniły produkcje solowe i chóralne w wykonaniu słuchaczy instytutu, oraz orkiestry Marynarki Wojennej, pod batutą kpt. Dulina.

Wywóz węgla kamiennego w sierpniu

WEDŁUG danych prowizorycznych, zaczerpniętych z zesz. 36 tyg. „Polska Gospodarcza", wywóz węgla kamiennego w sierpniu r. b. wyniósł 736 tys. ton wobec 723 tys. ton w lipcu r. b. i 809 tys. ton w sierpniu r. ub. W związku z mniejszą o 2 liczbą dni roboczych w sierpniu niż w lipcu (25 wobec 27) przeciętna dzienna wysyłka wzrosła z 27 do 29,5 tys. ton.

Na poszczególne grupy rynków wywieziono (w tys. ton — w nawiasie różnica w porównaniu z lipcem r. b.): rynki środkowo-europejskie 62 (—13), skandynawskie 290 (+35), bałtyckie 5 (bez zmian), zachodnio-europejskie 168 (+13), południowo-europejskie 70 (—52), pozaeuropejskie 56 (+35), węgiel okrętowy 59 (—5), w. m. Gdańsk 26 (bez zmian).

Bardzo poważny spadek wywozu na rynki południowo-europejskie przypisać należy przede wszystkim zmniejszeniu się wysyłek do Włoch z 107 do 65 tys. ton. Spadek ten spowodowany został nieuregulowaniem stosunków handlowych z Włochami. Na podkreślenie zasługuje poza tym bardzo poważny wzrost wywozu na rynki pozaeuropejskie, m. in. do Argentyny i Ameryki Północnej.

Przeładunek węgla w portach wzrósł w porównaniu z lipcem o 75 tys. ton i wyniósł 705 tys. ton, z czego na Gdynię przypada 482 tys. ton (+30), na Gdańsk zaś 223 (+45) tys. ton.

Ożywienie eksportu drzewnego z Polski

MIESIĄC lipiec zaznaczył się w Gdyni i Gdańsku znacznym ożywieniem eksportu drzewa. Sama Spółka „Paged" wyeksportowała przez oba porty przeszło 68 tys. m kwadr., t. j. o 40% więcej w porównaniu z czerwcem r. b. i o 15% w porównaniu z lipcem r. ub. Z portu odpłynęło 16 statków z pełnym ładunkiem drzewa, inne zaś załadowane były drzewem częściowo. Wywieziono następujące sortymenty: tarcicę iglastą i liściastą, buczynę, słupy, kopalniaki, dyktę, forniery, klepkę oraz podkłady i dłużyce brzozowe. Główny sortyment stanowiła tarcica iglasta w ilości około 90% ogólnego eksportu, z czego przeszło połowa była przeznaczona do portów angielskich. Spory ładunek dykty w ilości 852 m. sześć. wywieziono do Anglii, Belgii, Holandii, krajów skandynawskich, Argentyny oraz po raz pierwszy do Afryki Południowej z przeznaczeniem dla portu Capetown.



Gdynia. Budowa Chłodni Rybnej w Basenie Południowym.



I KRONIKA MIEJSKA

● RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W SIERPNIU.

W sierpniu r. b. zawinęło do portu gdyńskiego 430 statków o pojemności 464,9 tys. trn, odpłynęło zaś 419 jednostek o 458,0 tys. trn. Bandera polska zajęła pierwsze miejsce, szwedzka drugie, angielska trzecie.

● RUCH PASAŻERSKI W SIERPNIU W GDYNI.

W sierpniu r. b. ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 10.140 osób (przyjechało 5.182, wyjechało 4.958 osób).

● OBROTY PORTU W M-CU SIERPNIU.

Obroty towarowe portu gdyńskiego za m-c sierpień br. przedstawiają się następująco: Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 667.377,8 t. z czego na obrót zamorski przypada 659.764,1 t. (w lipcu 627.959,8 t.). Z ostatniej cyfry na przywóz przypada 116.617,1 t. (w lipcu 109.480 t.) a na wywóz 543.147 t. (w lipcu 518.479,8 t.). Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wyniósł 3.022,7 t. (w lipcu 1.566, 3 t.) z czego na przywóz przypada 400 t. a na wywóz 2.622 t.

Obroty drogą wodną z wnętrzem kraju wyniosły 4.591 t. (w lipcu 8.000,6 t.) z czego na przywóz przypada 943,5 t. a na wywóz 3.647,5 t.

● Z POBYTU DYREKTORA DEPARTAMENTU MORSKIEGO NA WYBRZEŻU.

Bawił w Gdyni, w Gdańsku i na wybrzeżu dnia 29 i 30 ub. m. dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. Leonard Możdżeński.

W Gdyni p. dyrektor Możdżeński dokonał przeglądu robót w porcie, szczególniej interesując się nowemi inwestycjami prywatnymi, jak budową magazynów firmy „R. Barcikowski" i firmy „C. Hartwig", budową wędzarni i fabryki konserw firmy „Temporyb", budową przetwórni owocowej w wolnej strefie firmy „Balta" oraz sprawą przejęcia udziałów Stoczni Gdyńskiej przez gminę m. Gdyni.

W wielkiej Wsi, w budującym się porcie rybackim, p. dyr. Możdżeński dokonał szczegółowych oględzin szkód wyrządzonych przez ostatnią burzę.

W Gdańsku p. dyrektor Możdżeński interesował się specjalnie budową elewatora zbożowego i w związku z tem rozbudową Basenu Węglowego, dokąd przeniesione zostaną urządzenia przeładunkowe znajdujące się w miejscu, przewidzianym pod budowę elewatora.

● URLOP DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO.

Dnia 28 sierpnia b. r. wyjechał na urlop wypoczynkowy dyrektor Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowski. Podczas nieobecności p. dyrektora Łęgowskiego zastępować go będą pp. nacz. Wydziału Ogólnego mgr St. Walewski oraz nacz. Wydziału Administracji Morskiej inż. A. Garnuszewski.

● GOŚCIE GDYNI.

Bawił tu Mr. Kees van Hoek, wydawca „European Herald" z Londynu. Gość angielski zwiedził port gdyński i jego urządzenia. Z Gdyni udał się p. Kees van Hoek do Gdańska.

● CZŁONKOWIE PARLAMENTU ANGIELSKIEGO W GDYNI.

Dnia 21 sierpnia przyjechali z Gdańska do Gdyni członkowie Parlamentu Angielskiego pp. J. Griffith i A. Jenkins, w towarzystwie radcy Weyersa z Komisarjatu Generalnego R. P. Wymienieni złożyli wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiemu następnie zwiedzili port i jego urządzenia.

● INAUGURACJA NOWEGO ROKU W P. S. M.

W dniu 1 b. m. odbyła się w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni uroczysta inauguracja nowego roku szkolnego, połączona z promowaniem uczniów. Zgromadzonym w auli szkoły uczniom odczytał dyrektor szkoły komandor Kosianowski listę promowanych, zarządzając jednocześnie zmianę odznak kursowych. W przemówieniu swoim podkreślił komandor Kosianowski obowiązki, jakie ciążą na uczniach Szkoły Morskiej wobec Państwa i społeczeństwa, oraz zażądał od uczniów żołnierskiej karności w sensie państwowym, zdyscyplinowania, sumiennego uczenia się i dżentelmeńskiego zachowania. Przemówienie zakończył komandor Kosianowski wezwaniem do wzniesienia okrzyku na cześć Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, Pana Prezydenta oraz Wodza Naczelnego. Orkiestra odegrała hymn narodowy, po czym w kaplicy szkolnej kapelan Główczewski odprawił nabożeństwo i udzielił uczniom błogosławieństwa.

● „ŻEGLUGA POLSKA" S. A. NABYŁA NOWY STATEK.

S. A. „Żegluga Polska" w Gdyni sfinalizowała umowę o kupno statku motorowego „Lewant" dla obsługi regularnej linii okrętowej Gdynia—porty Lewantyńskie.

M/S „Lewant" zbudowany został specjalnie dla komunikacji z Bliskim Wschodem. Konstrukcyjnie przystosowany on jest do potrzeb obrotu towarowego na tym odcinku, w szczególności zaś do przewozu drobnicy. Statek — o pojemności 1.942 ton rej. brutto — rozwija, jak na swoją kategorję, dość znaczną szybkość 12 — 12 1/2 węzłów. Umożliwia mu ona odbycie okrężnej podróży z Gdyni na Lewant i z powrotem w ciągu niespełna 2 miesięcy. Zaznaczyć należy, że w podróży takiej M/S „Lewant" zawija prawie do wszystkich ważniejszych południowych i wschodnich portów Morza Śródziemnego, jak Algier, Aleksandria, Haifa Jaffa, Beyrut, Izmir, Pireus i inne.

M/S „Lewant" od pewnego czasu pracował już dla „Żeglugi Polskiej" jako statek zafrachtowany. Powiększenie się floty S. A. „Żegluga Polska" o tak wartościową i nowoczesną jednostkę morską, jaką jest M/S „Lewant" stanowi dalszy ważny etap w rozwoju polskiej marynarki handlowej.

M/S „Lewant" rozpocznie służbę pod polską banderą w drugiej połowie b. miesiąca.

● NOWA PLACOWKA KONSULARNA.

Gdyni przybyła nowa placówka konsularna. W dniu 17 b. m. rozpoczął urzędowanie etatowy konsul argentyński p. Marcos A. Savon.

● INWESTYCJE W PORCIE W LIPCU.

W przeciągu miesiąca lipca br. wykonano w porcie gdyńskim następujące inwestycje:

Budowle morskie: Ukończono całkowicie 93 mb. falochronu wschodniego.

Roboty drogowe: Na ul. Granicznej wykonano 515 m³ robót ziemnych, ułożono 580 m² bruku poligonalnego, 228 mb. krawężnika i 66 m² chodnika z płyt betonowych. Na ul. Rotterdamskiej i Celnej wykonano 580 m² jezdni z kamienia poligonalnego, ułożono 150 mb. krawężnika, 460 m² chodnika betonowego, 190 m² przejazdów przez tory kolejowe 1 19 mb. kanału deszczowego. Przy dojeździe do elektrowni parowej „Gródek" ułożono 117 mb. krawężnika oraz wykonano 722 m³ robót ziemnych i 284 m² darniowania skarpy.

Na molo południowym: ułożono 847 m² chodnika betonowego i wykonano 793 m³ robót ziemnych.

Na nabrzeżu Angielskim wykonano 200 m³ robót ziemnych, 50 m² podłoża betonowego, 200 m² nawierzchni z półbruczku granitowego i 300 m² z kamienia poligonalnego oraz ułożono 120 mb. krawężnika i 80 m² chodnika betonowego.

Przy dojeździe do domu biurowego w wolnej strefie wykonano 300 m³ robót ziemnych. Na placu między mag. nr. 7 i 9 wykonano 118 m³ robót ziemnych, 600 m² bruku z kamienia poligonalnego oraz ułożono 119 mb. krawężnika i 68 m² chodnika z płyt betonowych. Przy dojeździe do warsztatów mechanicznych Urzędu Morskiego wykonano 100 m³ robót ziemnych oraz 400 m² bruku z kamienia poligonalnego.

Wodociągi i kanalizacja: Do portowej sieci wodociągowej przyłączono instalację wodociągową nowego warsztatu mechanicznego Urz. Morsk. instalację Skarbopolu do skrapiania węgla i budowę stacji kontroli jaj eksportowych.

Budowle naziemne: Przy budowie domu biurowego w wolnej strefie wykonano wykopy i szalowanie pod fundamenty hali. Przy budowie stacji kontroli jaj w pobliżu

ul. Rotterdamskiej wykonano konstrukcję żelbetową oraz przystąpiono do wypełnienia ścian cegłą. Przy rozbudowie gmachu Urz. Mors. na ul. Centralnej wykonano strop na I piętrze i dach oraz przystąpiono do zakładania instalacji centralnego ogrzewania.

Przy budowie chłodni śledziowej na nabrzeżu Angielskiem zakończone zostały roboty murarskie i całkowicie wykończono parter.

Przy budowie poczekalni dla robotników na ul. Francuskiej wykonano wykopy i funfamenty. Przy budowie elewatora zbożowego na nabrzeżu Indyjskim ukończono ścianki silosowe, zabetonowano strop i dach nad częścią silosową oraz obmurowano ostatnie piętro wieży. Przy budowie elektrowni parowej „Gródek", w pobliżu drogi okrężnej zakończono montaż konstrukcji dachowej w kotłowni, oszalowano dach, przystąpiono do montażu turbo-zespołów, oraz ukończono rozdzielnię za wyjątkiem tynków i podłogi.

Przy budowie magazynu F-my Barcikowski na ul. Celnej wszystkie roboty zostały całkowicie ukończone.

Przy budowie wędzarni f-my „Tempo-ryb" na rogu ul. Św. Piotra i Waszyngtona wykonano mury parteru i piętra. Przy budowie przetwórni owoców firmy „Balta' w strefie wolnocłowej wykonano sufity oraz części gospodarcze budynku od strony torów kolejowych.

Przy rozbudowie Olejarni „Union" na nabrzeżu Indyjskim wykonano mury parteru.

Przy budowie domu dla robotników portowych f-my „Polskarob" na ul. Węglowej przystąpiono do ostatecznego wykończenia budowli.

Przy budowie magazynu f-my Hartwig na ul. Węglowej wykonano wykopy pod fundamenty.

Przy rozbudowie Chłodni Portowej wykonano wykopy pod fundamenty dla ochładzalni jaj.

● SZKODY W NOWOBUDUJĄCYM SIĘ PORCIE W WIELKIEJ WSI.

Trwające niemal bez przerwy od dnia 20 sierpnia burze przy wiatrach z kierunku północnego i północno-zachodniego poczyniły wielkie szkody przy budowie portu w Wielkiej Wsi. Prócz drobniejszych uszkodzeń zatopionych zostało 5 kafarów, wyrzucone na brzeg zostały betoniarka pływająca i wszystkie promy robocze, uszkodzone zostały tory kolejki roboczej na molo i rusztowania pomocnicze. Wykonane dotychczas deskowanie dla ścianek nadwodnych zostało zniszczone na całej długości oraz wyłamana znaczna ilość pali na części końcowej mola zachodniego, która nie została zapełniona kamieniami.

Dość duże falowanie wewnątrz portu jest spowodowane wysokim stanem wody, dochodzącej do poziomu obecnie wykonanej budowli tak, że fala przelewa się ponad istniejące konstrukcje.

Wobec tego, iż Skarb Państwa budującego się portu w Wielkiej Wsi dotąd nie przejął, straty ponosi konsorcjum prowadzące budowę.

● SKUTKI BURZY NA WYBRZEŻU.

Wskutek silnej burzy, jaka trwała w ostatnich dniach na Bałtyku, wyrządzone zostały na odcinku W. Wieś, Chałupy—Kuźnica dość duże szkody, mianowicie w kilku miejscach podmyte zostały silnie wydmy oraz w niektórych miejscach zbocza wydm zalesionych.

Urząd Morski przystępuje niezwłocznie do zabezpieczenia zagrożonych miejsc za pomocą podłużnych opasek faszynowych.

● SCHRONIENIE YACHTU ANGIELSKIEGO PRZED BURZĄ.

W dniu 2 września przyszedł do Gdyni angielski yacht 3-masztowy „Ceutonia", który schronił się do naszego portu wskutek silnie wzburzonego morza. Yacht powyższy szedł z Tallina i z powodu złej pogody stanął na redzie portu gdańskiego, podnosząc sygnał wzywający holownik. Na skutek tego do yachtu podszedł gdański holownik „Krantor", wziął go na cumę i przyholował do portu gdyńskiego. Do portu gdańskiego yachtu nie wprowadzono z powodu silnie wzburzonego morza przy wejściu do portu. Yacht „Ceutonia" postawiony został przy nabrz. Indyjskim, gdzie pozostanie przez okres złej pogody.

Na yachcie tym znajduje się 13 osób załogi oraz 5 osób gości, m. in. właściciel yachtu Lord Slattredge. Dowódcą yachtu jest kpt. Goodger.

● KONGRES FIDACU W GDYNI.

5 sierpnia rano przybyła do Gdyni specjalnym pociągiem wycieczka uczestników 17 Kongresu Fidacu w liczbie około 140 osób. Część uczestników Kongresu udała się bezpośrednio z Warszawy do Krakowa m. in. nowowybrany prezes Fidacu p. Carlo Delcroix. Na dworcu kolejowym witali przybyłych gości dowódca obrony wybrzeża komandor Frankowski, wicekomisarz rządu Szaniawski oraz prezesi Federacji Z. O. O. wojewódzkiej i powiatowej.

Przed dworcem ustawiły się poczty sztandarowe Związków sfederowanych: Peowiaków, Ochotników, Inwalidów, Podoficerów Rezerwy, Powstańców i Wojaków, Rezerwistów oraz kompania honorowa Związku Rezerwistów z orkiestrą Marynarki Wojennej. Przed frontem kompanii honorowej przeszedł gen. Górecki wraz z przedstawicielem Fidacu francuskiego p. Levecque i odebrał raport od dowódcy kompanii. Z dworca udali się goście do Domu Zdrojowego, skąd 5-iu autokarami wyruszyli na zwiedzanie miasta i portu gdyńskiego. Uczestniczy wycieczki byli również na Oksywiu, gdzie przy grobie gen. Orlicz Dreszera spędzili w milczeniu dłuższą chwilę.

Po zwiedzeniu miasta i portu odbyło się śniadanie w gmachu Państwowej Szkoły Morskiej, wydane przez Zarząd Federacji Powiatowej. Przy wejściu do Szkoły powitał przybyłych gości dyr. Kosianowski. Sala jadalna Szkoły Morskiej udekorowana była bogato flagami państw, których przedstawiciele brali udział w wycieczce oraz sztandarami gdyńskich Związków b. wojskowych.

W czasie śniadania powitał uczestników wycieczki imieniem Federacji P. Z. O. O. w Gdyni oraz imieniem nieobecnego z powodów służbowych komisarza rządu Sokoła, mjr. Ruszczyc, który przemówienie swoje zakończył okrzykiem na cześć Fidacu i jego nowoobranego prezesa.

Następnie przemawiał przedstawiciel Fidacu francuskiego p. Levecque, dziękując za umożliwienie zobaczenia tak wielkiego dzieła, jakim jest Gdynia, podkreślając nadzwyczajny jej rozrost. To co wymarzył Adam Mickiewicz—powiedział p. Levecque —zostało zrealizowane przez Marszałka Piłsudskiego, Człowieka o woli silnej i twórczej, bo płynącej z serca.

Po przemówieniu p. Levecque orkiestra odegrała Marsyliankę i hymn narodowy polski.

Jako ostatni przemawiał imieniem nowoobranego prezesa p. Carlo Delcroix, przedstawiciel Włoch p. Romano, oświadczając, że to co uczestnicy wycieczki dziś zobaczyli w Gdyni, potwierdza dotychczas wyrażane zachwyty o Polsce.

Po śniadaniu, w czasie którego panował nastrój bardzo serdeczny, a przemówienia przerywane były często oklaskami, udali się goście na przejażdżkę po morzu statkiem „Gdańsk".

Wieczorem o 20-tej odjechali goście do Krakowa.

● NOWE LINIE REGULARNE GDYNIA-OSLO I GDYNIA—FINLANDIA.

W najbliższym czasie S. A. „Żegluga Polska" uruchamia nową linję regularną między Gdynią a Oslo. Statki nowej linii będą zachodzić fakultatywnie i do innych portów Norwegii. Jednocześnie „Żegluga Polska" ma uruchomić linię regularną do północno-zachodnich portów Finlandii. W tym celu zostanie w najbliższym czasie zafrachtowany M/S „Pionier". Nowa linia fińska ma obsługiwać szereg portów fińskich w kierunku na Abo i w Zatoce Botnickiej.

● POŁĄCZENIE OKRĘTOWE GENUI Z GDYNIĄ.

Towarzystwo Okrętowe żeglugi nadbrzeżnej z siedzibą w Genui postanowiło podjąć handel zamorski, prowadzony dotychczas przez towarzystwo okrętowe włosko-somalijskie, znajdujące się obecnie w stanie likwidacji.

Statki odpływać będą co 15 dni z Genui, skąd udadzą się przez Livorno, Neapol i Sycylię do Gdyni. Okręty kursujące do portu polskiego dostosowane będą do przewozu cytryn i pomarańcz. Towarzystwo genueńskie zamierza uwzględnić wszelkie żądania kupców polskich w dziedzinie ożywienia obrotów polsko-włoskich.

● ZAKOŃCZENIE SZKOCKICH POŁOWÓW ŚLEDZI.

Według nadchodzących ostatnio wiadomości, należy uważać sezon połowów szkockich śledzi za ukończony. W r. b. zasolono 476 tys. dużych beczek, z czego wysłano na eksport 339,9 tys. dużych beczek, na składzie pozostało w dn. 22 sierpnia r. b. 136,2 tys. dużych beczek. Należy podkreślić, że stan zapasów na koniec sierpnia jest najniższy z ostatniego trzechlecia. W dn. 22 sierpnia 1934 r. stan zapasów wynosił 193,1 tys. dużych beczek, w roku zaś 1935 w tym czasie — 260,1 tys. dużych beczek. Nic więc dziwnego, że w związku z tym ceny wykazują tendencję zwyżkową. Obok mniejszych połowów śledzi szkockich na dobrą koniunkturę wpłynęło wiele powodów, a mianowicie: brak zapasów zeszłorocznych oraz brak na rynku śledzi holenderskich. Mocne ceny na rynku śledziowym spowodowały również duże zakupy śledzi solonych przez Sowiety w Szkocji i Holandii (ogółem 150 tys. beczek dużych).

● RYBOŁÓWSTWO DALEKOMORSKIE A UŻYCIE SOLI KRAJOWEJ.

Od kilku lat do połowu śledzi na Morzu Północnym używana jest sól krajowa. W bieżącym sezonie połowów nadszedł do portu rybackiego w Gdyni trzeci transport soli w ilości 13 wagonów (ogółem 195 tys. kg soli).

● IMPORT ŚLEDZI ŚWIEŻYCH Z NIEMIEC DO GDYNI.

Jak wiadomo, dla potrzeb wędzarń gdyńskich nadchodzą z Niemiec drogą morską dwa razy w tygodniu świeże śledzie w lodzie. W ub. tygodniu przybyło ogółem 15,5 tys. kg śledzi świeżych, które następnie są przerabiane na tzw. piklingi. W roku ubiegłym nadchodziły większe transporty, z których część przeznaczona była dla wędzarń pracujących w głębi kraju. Obecnie wędzarnie w Poznańskiem i na Górnym Śląsku otrzymują śledzie drogą lądową.

● STATEK ISLANDZKI W GDYNI.

W końcu ub. miesiąca zawinął poraz pierwszy do portu gdyńskiego statek pod banderą islandzką, a mianowicie ss. „Snoefell", który przyszedł z portu Siglufjord z ładunkiem 908 t. śledzi.

● TRZYKROTNY WZROST IMPORTU TOWARÓW RYBNYCH W LIPCU.

Import towarów rybnych w miesiącu lipcu przez Gdynię wyniósł 2.474 ton, co stanowi trzykrotny wzrost zarówno w stosunku do czerwca b. r., jak i lipca r. ub. Do portu rybackiego zawinęło 11 statków ze śledziami (4 norweskie, 2 estońskie, 2 szwedzkie, 2 duńskie i 1 angielski). W por-

cie handlowym w Gdyni znajdowało się ogółem 18 statków z towarem rybnym, z czego dwa były polskie.

Z portu rybackiego w Gdyni wysłano w lipcu koleją 133 wagony z towarami rybnymi, z czego 2 wagony do Gdańska, a 1 do Austrii.

● POŁOWY RYB MORSKICH W SIERPNIU.

W przeciągu miesiąca sierpnia b. r. złowiono na całym wybrzeżu 163.640 kg. ryb morskich o wartości 78.858 zł. Według poszczególnych gatunków połowy ryb w miesiącu sprawozdawczym przedstawiały się następująco: troć 300 kg, storbia 82.510 kg, zimnica 2.520 kg, węgorze 14.900 kg, gładnica 4.150 kg, skarp 3.110 kg, śledzie mor. 1.950 kg, wątłusze 43.280 kg, węgorzyce 3.830 kg, szczupaki 5.170 kg, okonie 650 kg, płotki 1.270 kg.

Podział połowów na poszczególne miejscowości był następujący:

Hel 51.690 kg, wart. 16.673 zł, Gdynia 48.050 kg, wart. 16.590 zł, Jastarnia i Wielka Wieś 20.900 kg, wart. 20.923 zł, Chłapowo Karwia 12.300 kg. wart. 4.206 zł, Puck i wioski 30.700 kg, wart. 20.460 zł.

● SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZI SOLONYCH.

Zapotrzebowanie kupców krajowych na śledzie jest obecnie duże wobec wyprzedania zapasów. Kupcy krajowi robią wszystkie zakupy u importerów śledzi, tym bardziej, że ceny ciągle zwyżkują z uwagi na małe połowy śledzi w Anglii i Islandii. Obecną sytuację na rynku śledziowym określić należy jako bardzo mocną na wszelkie gatunki śledzi. Pierwszy transport śledzi solonych z polskich połowów „Mewy" na Morzu Północnym został natychmiast rozprzedany. Śledzie te przepakowuje się w Gdyni z beczek morskich do beczek handlowych, wytwarzanych całkowicie w kraju. Ceny śledzi z polskich połowów oraz szkockich i norweskich są wyższe, niż w zeszłym roku. Na niezmienionym poziomie utrzymują się tylko ceny śledzi islandzkich z połowów ekspedycji norweskiej i z połowów rybaków islandzkich.

● Z IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ.

W Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni odbyły się konferencje poświęcone sprawom importowym. Omówione zostało mianowicie zagadnienie powstawania w Gdyni składów konsygnacyjnych oraz rola, jaką składy te mogłyby odegrać w tranzycie. Omówione zostały również sprawy związane z importem bananów oraz importem owoców świeżych. W szczególności stwierdzono niezadowalający stan rzeczy w zakresie przewozu i przeładunku owoców świeżych Na podstawie zebranych informacji i zgłoszonych propozycji Izba Przemysłowo-Handlowa wystąpi do władz z odpowiednimi wnioskami, zmierzającymi do usprawnienia przewozu i przeładunku w Gdyni.

● POPRAWA KONIUNKTURY W PRZEMYŚLE METALOWYM.

Stałą poprawę koniunktury w przemyśle metalowym wykazują zestawienia opublikowane przez Główny Urząd Statystyczny w ostatnim zeszycie (25. 8) „W i a d o m o ś c i S t a t y s t y c z n y c h". Przyjmując za 100 dane za r. 1930 widzimy, że od r. 1932 następuje powolna ale stała poprawa. Tak więc liczba robotników zatrudnionych w przemyśle metalowym po spadku w r. 1932 na 62,3 % zaczyna wzrastać, by osiągnąć w r. 1935 poziom 81,9 %. Nieco gwałtowniejszy spadek i powolniejszy wzrost wykazuje robocizna t. j. wypłaty robotnikom, pracownikom umysłowym, i świadczenia socjalne; spadek bowiem w r. 1932 sięga poziomu 52,3 % następny zaś powolny wzrost dochodzi tylko do 69,6 %. Odpowiedni wskaźnik dla obrotu, t. j. dla należności pieniężnych za sprzedane wyroby i świadczenia przemysłowe, wynosi 55,6 % w r. 1932 i 80,1 % w r. 1935. Z liczb absolutnych dotyczących tego przemysłu wynika, że na 159.603 robotników zatrudnionych w przemyśle metalowym w całej Polsce największa liczba przypada na województwo kieleckie—38.668, a następnie na śląskie—31.283, na m. st. Warszawę—22.680, na poznańskie 13.177. Na województwo pomorskie przypada 5.545, przy czym w zakładach I—VII kategorii pracuje 1935 robotników, a w zakładach VIII kategorii najwięcej bo 3.610 rob. (na 46.134 w całej Polsce) .Na jeden zakład VIII kategorii przypada w Polsce przeciętnie 2 robotników.

● WYDAWNICTWA.

Obszerna rozprawa na temat „**Struktura finansowa przedsiębiorstw okrętowych dla żeglugi oceanicznej**" pióra dr. Otto Reuthera, kierownika wydziału w Instytucie Ekspertów Gospodarczych, ukazała się w „**Weltwirtschafts Archiv**" (Lipiec 1936, zesz 1) znanym piśmie naukowym. Rozprawa zakończona jest wezwaniem do narodu niemieckiego by zaopiekował się i wziął w opiekę niemieckie przedsiębiorstwa okrętowe w myśl aforyzmu: „przewaga na morzu, to przewaga w świecie.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

● RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W SIERPNIU.

Ruch statków w porcie gdańskim w mies. sierpniu przedstawiał się następująco (w nawiasach 1-a liczba oznacza dane za sierpień r. ub, 2-a za lipiec b. r.) na wejściu 528 jednostek (439—523) o pojemności 324,2 tys. trn. (251,7 tys. trn.—281,4 tys. trn.), na wyjściu zaś 523 jednostki (438—513), o pojemności 324,9 tys. trn. (249,2 tys. trn.—293,5 tys. trn.).

● ROZBUDOWA PORTU W SZCZECINIE.

W roku bieżącym, struktura portu w Szczecinie uległa przekształceniu.

Od czasu przeniesienia ładunków masowych z Niemiec do Prus Wschodnich, z drogi lądowej na morską, w związku z ograniczeniami tranzytowymi przez Polskę, przeładunek transportów węgla ze Śląska odbywa się w Szczecinie. Podobnie jak aparat Królewca, będącego portem odbiorczym, musiał zostać przystosowany do przywozu towarów masowych, tak i w Szczecinie, który z portu przeładunków drobnicowych stał się portem przeładunkowym dla towarów masowych, zaszła potrzeba zaprowadzenia koniecznych urządzeń. W zrozumieniu tego faktu, zarząd portu w Szczecinie uwzględnił w ramach nowych planów inwestycyjnych urządzenia techniczne, konieczne dla przeładunku towarów masowych, przystępując między innymi do budowy w strefie wolnocłowej nowego nadbrzeża dla towarów masowych.

● ZAMKNIĘCIE TARGÓW WSCHODNICH W KRÓLEWCU.

Prasa królewiecka, pisząc o zamknięciu w dn. 26. ub. m. XXIV Targów Królewieckich, z zadowoleniem podkreśla, że były to Targi rekordowe. Liczba zwiedzających wyniosła w ciągu 4 dni 190 tys. osób, czyli o 20 % więcej niż w 1925 r. i 2½ razy więcej niż w 1934 r. Liczba zwiedzających z zagranicy wyniosła 3,000 osób. Zainteresowanie sfer urzędowych zostało potwierdzone przez przybycie na Targi licznych czołowych osobistości rządu, partii i sfer gospodarczych, jak również szeregu przedstawicieli dyplomatycznych państw obcych. Tymczasowe wyniki tranzakcji handlowych wskazują na znaczne powiększenie obrotów. Najbardziej zadowolone z rezultatów są przemysły: maszyn rolniczych, samochodowy i radiowy.

● ZNACZENIE ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W NIEMCZECH.

Jak wielką rolę odgrywa w handlu zagranicznym Niemiec żegluga śródlądowa wynika z zestawienia za ostatnie pięciolecie, opublikowanego w sierpniowym zeszycie „**Wirtschaft und Statistik**". W roku 1930 drogi wodne śródlądowe biorą największy udział w przywozie towaru, bo 37%, kiedy kolej przywozi 28 %, a drogą morską przychodzi 35 %. W roku 1935 stosunek przesuwa się na korzyść drogi morskiej 42 %; przywóz koleją spada na 25 %, drogą śródlądową na 33 %. Jeszcze większe znaczenie dróg śródlądowych widoczne jest przy wywozie. Tu biorą one udział stale największy który w dodatku wykazuje tendencję wzrostu, bo z 46 % w r. 1930 wykazuje 47 % w r. 1934. Wywóz koleją wyraźnie spada z 41 % w r. 1930 na 35 % w r. 1934, natomiast nieznaczny w wywozie udział żeglugi morskiej wzrasta z 13 % w r. 1930 na 18 % w r. 1934.

● MODERNIZACJA NIEMIECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Sprawozdanie Urzędu Statystycznego Rzeszy, ogłoszone w „Wirtschaft und Statistik" podaje, że w roku 1935-ym flota handlowa Niemiec zmniejszyła się o 130 starych wzgl. przestarzałych statków ogólnej pojemności 206.000 t. r. b. Częściowo statki te zostały sprzedane zagranicę, częściowo zaś na złom. W tym samym czasie flota niemiecka powiększyła się o 111 jednostek o pojemności 174.000 t. r. b.

Chociaż więc ogólny stan posiadania handlowej floty niemieckiej w końcu roku 1935 zmniejszył się w stosunku do początku tegoż roku o niecały 1 % (z 3.74 milionów do 3,71 milionów t. r. b.), to jednak, dzięki pokaźnej ilości nowych okrętów, zanotować można poważny postęp w kierunku zamierzonego odmłodzenia floty, które objęło w r. 1936—3,7 %, przyczym, uwzględniając ilość zamówień w stoczniach niemieckich, w roku bież. odnowione będzie 5 % ogólnego tonażu.

● Z RUCHU PORTOWEGO W GDAŃSKU.

Do portu w Gdańsku przybył statek Żeglugi Polskiej „Wilno" z ładunkiem 2.813 ton rudy żelaznej. Transport ten wyładowano w rekordowym czasie 8 godzin w basenie dla towarów masowych.

● STAN FLOTY HANDLOWEJ PAŃSTW SKANDYNAWSKICH.

W dniu 1-szym lipca b. r. flota norweska liczyła 1.853 statki o tonażu 3.999,3 tys. trb. W ciągu pierwszego półrocza b. r. ilość statków zmniejszyła się o 11 jednostek, jednakże ogólny tonaż wzrósł o 22,2 tys. trb. Nowych konstrukcji wykonano w kraju 68,1 tys. trb. z zagranicy zaś sprowadzono 14,2 tys. trb. Straty wyniosły 14 statków o tonażu 19,4 tys. trb. Zagranicę sprzedano 22 statki o 35,6 tys. trb., rozebrano zaś 2 statki o 5,2 tys. trb.

Flota duńska w okresie sprawozdawczym powiększyła się o 5 jednostek do 728 statków o łącznym tonnażu 1.127,8 tys. trb.

Szwedzka flota handlowa w pierwszym półroczu b. r. wykazała ubytek o 10 statków o pojemności 25,7 tys. trb. do 1,243 statków o pojemności 1.494,8 tys. trb.

● WZROST RUCHU W PORCIE HAMBURSKIM W I-YM PÓŁROCZU.

Zestawienie obrotów towarowych i ruchu okrętowego w porcie hamburskim za I-sze półrocze b. r. wykazuje dość znaczną zwyżkę w porównaniu do lat poprzednich. Znaczny wpływ na zwiększenie ruchu okrętowego w Hamburgu miał przedewszystkiem strajk portowy w Antwerpii.

W pierwszych 6-iu miesiącach b. r. do portu w Hamburgu zawinęły statki o pojemności 9,514 tys. trn wobec 8,812 tys. trn. w 1933 r. i 9,029 tys. trn. w 1935 r. Obrót towarowy Hamburga w I-szym półroczu b. r. wyniósł 11 milionów ton wobec 9,9 miljn. ton w 1935 r. i 10 miln. ton w r. 1934.

● POWSTANIE TOW. AKC. POLSKO-GDAŃSKIEGO HANDLU ZAGRANICZNEGO.

W Gdańsku powstało nowe przedsiębiorstwo handlowe p. f. Towarzystwo Akcyjne Polsko-Gdańskiego Handlu Zagranicznego. Kapitał zakładowy wynosi 100.000 guldenów gdańskich. Działalność nowej firmy opierać się ma na handlu kompensacyjnym.

● NIEMIECKA FLOTA HANDLOWA JAKO ŹRÓDŁO WPŁYWU DEWIZ.

Poważnym czynnikiem, przysparzającym Niemcom dewiz, są usługi floty handlowej. Jest to szczególnie czule badane w Niemczech, które starają się z floty swej możliwie wielkie osiągnąć nadwyżki. W r. 1933, nadwyżka dewizowa wynosiła 213 miljn. RM., w 1934 r.—219 miljn. RM., w 1935 r. zaś—232 miljn. RM. Przypomnieć należy, że w 1929 r. wpływy dewidzowe z tego tytułu wynosiły 571 miljn. RM. Suma nadwyżek dzieli się następująco: (w miljn. RM): z frachtów 341, z przejazdów pasażerskich 64, z wynajęcia okrętów służbie pocztowej, holowniczej i t. d.—7, razem 412. Od tej sumy odliczyć należy 202 miljn. RM wydatków ,poczynionych przez statki niemieckie w portach obcych, dodać natomiast należy 22 miljn. RM, zainkasowane w portach niemieckich od obcych okrętów.

● RUCH W KANALE SUESKIM.

Według doniesień Tow. Kanału Sueskiego, wzrósł ruch w kanale w pierwszym półroczu r. b. o 176 tys. t, przyczem wzrost w pierwszym kwartale wyniósł 664 tys. t., spadek zaś w drugim kwartale 488 tys. t. Przewóz towarów spadł natomiast w pierwszym półroczu o 1,4 miljn. ton. Ruch spadkowy zaznaczył się już w drugim kwartale r. ub. i trwał bez przerwy.

● SPADEK RUCHU STATKÓW W KANALE SUESKIM.

Od kwietnia b. r. daje się odczuwać znaczne osłabienie ruchu statków w Kanale Sueskim. W miesiącu czerwcu przebyło kanał w obu kierunkach 426 statków o pojemności 2,318,2 tys. trn. wobec 458 jednostek o—2,515,8 tys. trn. w tym samym miesiącu r. ub. Spadek wynosi więc 7,8%. Przez kanał przewieziono w okresie sprawozdawczym 1,981 tys. ton towarów wobec 2,135 tys. ton w czerwcu r. ub. Spadek obrotu towarowego wynosi więc około 7,2 %.

● POMYŚLNE WYNIKI PRACY PORTU LONDYŃSKIEGO.

Ogłoszone przez Zarząd Portu Londyńskiego dane, dotyczące wyników za rok ub., wykazują, że rok ten był ponownie rokiem rekordowym. Wzrost wykazały m. in. dochody portu. Ruch statków w 1935 r. wyniósł 59,7 milj. trn. zarówno na wejściu i wyjściu razem wobec 58,9 milj. trn. w 1934 r. Tonaż globalny w r. ub. jest przeszło dwukrotnie większy niż w latach, następujących bezpośrednio po wojnie. W roku, zakończonym dn. 31 marca r. b. import do portu londyńskiego wyniósł 33,6 milj. ton wobec 32,6 milj. ton w analogicznym poprzednim okresie rocznym. Eksport wyniósł 6,5 wobec 7,2 milj. ton.

Koła City wykazują zadowolenie z niespodziewanego dalszego wzrostu obrotów portu londyńskiego w dobie tak poważnych ograniczeń obrotów międzynarodowych.

● NOWA TARYFA TOWAROWA „POLSKO-RUMUŃSKIE PORTY MORSKIE".

Z dniem 15 sierpnia r. b. wprowadzona została w życie nowa bezpośrednia taryfa towarowa „Polsko-Rumuńskie Porty Morskie". Taryfa ta wydana w językach polskim, rumuńskim i niemieckim składa się z części I, zawierającej postanowienia taryfowe, i z części II, obejmującej taryfy poszczególnych artykułów. Przeznaczona ona jest tak dla przesyłek, przewożonych z Polski tranzytem przez Rumunię i dalej morzem do krajów Bliskiego Wschodu, jak również dla transportowów w kierunku odwrotnym.

Stawkami opłat przewozowych tej taryfy, w odróżnieniu od taryfy polsko-rumuńsko-lewantyńskiej, nie są objęte raty morskie, skutkiem czego nadawca ma możność dowolnego kierowania przesyłek z chwilą na dejścia do portu Constanza. Należy przy tym nadmienić, że z portów rumuńskich do taryfy włączono na razie tylko port Constanza. Stawki przewozowe, które są podane w cyfrach globalnych i to od polskich stacji nadania do portu Constanza, względnie odwrotnie, w stosunku do polsko-rumuńsko-lewantyńskiej taryfy towarowej zostały bardzo znacznie obniżone, gdyż niejednokrotnie prawie o 50%.

Nowa taryfa spełnia życzenia wielu firm, utrzymujących handel z krajami Lewantu i portami śródziemnomorskimi.

Wszelkie pisma, dotyczące tej taryfy, należy kierować do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, ul. Targowa 74, wydz. Handlowo-Taryfowy.

● SOWIECKA MARYNARKA HANDLOWA.

Ostatnio prasa angielska sygnalizuje wzrost sowieckiej floty handlowej i zwiększającą się jej samowystarczalność, a tem samem ujemne dla Anglii zmniejszenie się czarterów. I tak w pierwszym półroczu 1936 r. sowieckie statki przewiozły połowę całego eksportu Z. S. R. R. Jest to wielki sukces, gdyż tonaż zagranicznych statków został zredukowany z 4,3 milj. ton w pierwszej połowie 1935 r. do 3,6 milj. ton czyli o 16,4%, jeżeli chodzi o rodzaj przewożonych towarów to 1/3 charterowanych statków jest zajęta przewozem drzewa—tu tu Z. S. R. R. chce się zupełnie usamodzielnić. Powojenny tonaż rosyjski wynosił tylko 300.000 ton. Odnowienie tonażu następuje od r. 1923 i szybko wzrasta od 1927 r. Pomiędzy r. 1928 a 1933 ilość statków podwoiła się z 178 do 352, tonaż powiększył się o 234%; w okresie 1933 do 1936 tonaż ten wzrósł o dalsze 55%.

● ADEN TRACI ZNACZENIE HANDLOWE.

Kupcy hinduscy, zazwyczaj dobrze poinformowani, uważają, że Abisyńczycy nie będą mogli własnymi siłami zmienić obecnego stanu politycznego, wobec czego znaczenie handlowe Adenu jest przesądzone. Panuje powszechnie przekonanie, że Aden stracił zupełnie swój charakter handlowy W związku z tym wielu kupców likwiduje swe interesy i opuszcza Aden.

● RYNEK PORTUGALSKI A EKSPORT POLSKI.

Poseł nadzwyczajny i minister pełnomocny R. P. w Lizbonie p. Tadeusz Romer odbywa objazd ośrodków gospodarczych polskich w celu wzmożenia eksportu naszego do Portugalii. W czasie swego pobytu we Lwowie, min. Romer oświadczył przedstawicielom prasy, że chłonność rynku portugalskiego jest bardzo znaczna. Jako czynniki, ułatwiające wymianę, należy podkreślić, że w Portugalii nie ma ani reglamentacji przywozu, ani ograniczeń dewizowych, ani wahań walutowych. Dotychczas wywozimy na rynek portugalski dębinę do wyrobu klepek, osikę do wyrobu zapałek, dykty olchowe, rury, bielskie maszyny tkackie, ziemniaki-sadzeniaki, fasolę it. d. Z Portugalii Polska importuje banany, daktyle, koprę drzewo korkowe, sardynki, kalafonię, owoce południowe, pozatem możemy sprowadzać kakao i kawę. Import Polski równoważy się co do wartości z eksportem. Na terenie Portugalii mieszka 800 rodzin polskich obywateli, które trudnią się przeważnie handlem i mogłyby przyczynić się do rozszerzenia stosunków handlowych z krajem macierzystym.

● WYSTAWA DAMASCEŃSKA ZYSKAŁA PRZEWAGĘ NAD TARGAMI LEWANTYŃSKIMI.

Po 3-miesięcznym trwaniu zamknięta została Wystawa Damasceńska, która cieszyła się olbrzymią frekwencją, zarówno krajowców, jak i gości zagranicznych. Wystawa wykazała przewagę nad Targami Lewantyńskimi w Tel Avivie. Z dochodu, jaki dała wystawa (700 tys. fr.), rząd syryjski postanowił stworzyć w Damaszku stałą wystawę przemysłu i handlu syryjskiego.

● DĄŻENIA DO ODNOWIENIA FLOTY TURECKIEJ.

Rząd turecki dąży do odnowienia floty, która w znacznej części jest przestarzała. Przed kilkoma dniami stocznie niemieckie otrzymały zamówienie na wykonanie 6 statków frachtowych. Obecnie toczą się rokowania co do nowych zamówień na trzy statki pasażerskie, przeznaczone do komunikacji na Morzu Czarnym.

● JAPOŃSKO-POLSKIE STOWARZYSZENIE HANDLOWE.

Jak już donosiliśmy, z inicjatywy konsula honorowego i przy poparciu poselstwa R. P., powstało w Jokohamie japońsko-polskie stowarzyszenie handlowe, którego zadaniem jest popieranie współpracy gospodarczej pomiędzy obu krajami. Środkami do osiągnięcia tego celu będą badania i studia nad położeniem gospodarczym Polski i możliwościami importowo-eksportowymi, wydawanie miesięcznika, poświęconego sprawom gospodarczym Polski oraz innych wydawnictw specjalnych, mających przyczynić się do zbliżenia obu krajów.

● HANDEL ZAGRANICZNY HOLANDII W PIERWSZYM PÓŁROCZU r. b.

Obroty handlowe Holandii w pierwszym półroczu r. b. ujawniają w porównaniu z r. ub. wyraźną tendencję powiększania obrotów. Wartość importu wzrosła w okresie sprawozdawczym o 11 miljonów florenów przy zmniejszonym tonażu o 37 miljonów kg. Eksport Holandii pozostał na poziomie pierwszego półrocza r. ub., pomimo zwiększenia się tonażu o 26 milj. kg. Jest rzeczą charakterystyczną, że cyfry wywozu artykułów spożywczych, jak margaryny i produktów nabiałowych, wykazują silny wzrost, podczas gdy liczby innych fabrykatów są na niższym poziomie, niż w r. ub. Z jednej strony świadczyłoby to o malejącej konkurencyjności przemysłu holenderskiego, z drugiej zaś o ratowaniu bilansu handlowego przy pomocy eksportu produktów rolniczych coraz silniej premiowanego.

Obroty handlowe Holandii z poszczególnymi krajami kształtują się w pierwszym półroczu r. b. w ten sposób, że na pierwszym miejscu, szczególnie w przywozie do Holandii, znajdują się Niemcy. Na drugim miejscu figuruje W. Brytania. Na uwagę zasługuje poważny wzrost przywozu z Polski, Kanady, Rosji Sowieckiej oraz z krajów kolonialnych, jak np.: Indii Holenderskich. Spadek występuje w przywozie z Argentyny Francji, Szwajcarii i Włoch.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA SIERPIEŃ

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w mies. sierpniu b. r. wyniósł 667.377,8 ton wobec 637.526,7 ton w m. lipcu b. r. oraz 768.958,3 ton w m. sierpniu 1935 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 4.7 %-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. lipcem b. r. oraz 13,2 %-owy spadek obrotów w stosunku do mies. sierpnia 1935 roku.

Ruch statków wykazuje znaczny wzrost zarówno ilości jak i pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem 430 statków (395) o pojemności 464.864 nrt. (423.877 nrt.), wyszło zaś 419 statków (403) o pojemności 457.965 nrt. (427.764 nrt.).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w sierpniu b. r. wyniósł 1.081,1 nrt. (1.098,4 nrt.).

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 36 (33). Średni postój statku wyniósł 51,2 godzin (54,8 godzin).

Kolejność bander: Polska, Szwecja, Anglia, Dania, Niemcy, St. Zj. Am. P., Norwegia, Włochy, Francja, Grecja, Finlandia, Estonia, Z. S. R. R. i t. d. Polska bandera utrzymała się na pierwszym miejscu uzyskanym w ub. mies. po raz pierwszy. Szwecja, Anglia i Dania utrzymały się na 3-ch następnych miejscach, Niemcy z 9-go miejsca przeszły na 5-te, Włochy z 5-go na 8-e, St. Zjedn. Am. P. z 8-go na 6-te, Francja z 7-go na 9-te. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian, przy czym po raz pierwszy ukazała się w porcie gdyńskim bandera islandzka, zajmując 17-te miejsce na ogółem reprezentowane bandery 18 państw (17 państw).

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym 659.764,1 ton wobec 627.959,8 ton w mies. lipcu b. r. i 754.448,5 ton w mies. sierpniu 1935 roku.

Obroty zamorskie w mies. sierpniu r. b. wykazują 5,1 %-owy wzrost w porównaniu z mies. lipcem r. b. oraz 12,6 %-owy spadek w stosunku do mies. sierpnia 1935 roku.

Na uzyskanie ogólnych obrotów złożył się przywóz zamorski 116.617,1 ton oraz wywóz zamorski 543.147 ton.

Przywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (116.617,1 ton) wykazuje 6,5 %-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. lipcem (109.480 ton) oraz znaczny bo 43,8 %-owy wzrost w stosunku do mies. sierpnia 1935 roku (81.104 ton).

Wzrost importu spowodowały przede wszystkim następujące pozycje: nasiona oleiste różne 1.320,3 t. (740,4 t.), śledzie 4.377,9 t. (2.474,3 t.), rudy różne 26.480 t. (9.575,4 t.), garbniki 2.161,7 t. (1.203,1 t.), celuloza 1.136,6 t. (346,8 t.), złom 48,069,3 t. (33.813,4 t) miedź 1.077,9 t. (850,9 t.) oraz środki transportowe 522,2 t. (270,2 t.).

Spadły natomiast pozycje importu: ryż surowy 2 t. (10.360 t.), owoce świeże i suszone 818,3 t. (1.893,3 t.), fosforyty 3.403,8 t. (10.797,5 t.), tomasyna 5.600 t. (7.136 t.). sól potasowa 69,9 t. (2.990 t.), bawełna i odp. baweł. 5.294,5 t. (6.723,8 t.), papier i odcinki papierowe 995,4 t. (1.365,7 t.) oraz maszyny 477,6 t. (828,3 t.).

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (543.147 t). wykazuje 4,8 %-owy wzrost w porównaniu z mies. lipcem r. b. (518.479,8 t.) oraz 19,3 %-owy spadek w stosunku do wywozu w mies. sierpniu 1935 r. (673.344,5 t.).

Wzrost wywozu spowodowały przedewszystkiem następujące pozycje: jaja 2.579,2 t. (2.412,2 t.), węgiel kamienny 419.464,7 t. (403.349,7 t.), węgiel bunkrowy 34.253,2 t. (28.350,4 t.), koks 22.263 t. (12.500 t.), wytłoki buraczane 972,5 t. (154,6 t.), sól potasowa 1.910 t. (275,6 t.), kopalniaki 887,6 t. (209,7 t.), metale różne 10.019,5 t. (4.615,1 t.) oraz cynk i blacha cynkowa 2.467,6 t. (2.101,5 t.).

Równocześnie jednak spadły następujące pozycje wywozu: mąka pastewna i ryżowa 434,3 t. (701,2 t.), słód 1.462,3 t. (2.264,7 t.), bekony 1.436,7 t. (1.805,8 t.), masło 1.184,8 t. (1.522 t.), cement 660 t. (2.124,7 t.), woski i tłuszcze 146,3 t. (223,9 t.), cukier 615,6 t. (5.053,5 t.), makuchy 597,4 t. (1.727,4 t.), soda 3,1 t. (61,6 t.), tkaniny 830,6 t. (1.025,1 t.), drzewo tarte 25.187,1 t. (29.297,1 t.), dykty 1.420,7 t. (1.538,7 t.), papier i odcinki pap. 498 t. (661,9 t.), rury żeliwne i żelazne 1.753,2 t. (2.002,8 t.) oraz różne 73,9 t. (135,8 t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wyniósł 3.022,7 t. wobec 1.566,3 t. w m. lipcu r. b. oraz 2.993,5 t. w m. sierpniu 1935 r. Przywieziono 400 ton, w tym 330 ton nasion oraz 70 ton ryb (ryby z połowów własnych). Wywieziono 2.622,7 ton w tem: ryż wyłuszczony 1.575,7 ton, papier i odcinki papierowe 191,1 ton, miedź 112,1 ton, tłuszcze zwierzęce surowe 117,4 ton, tłuszcze roślinne 97,9 ton, skóry 95 ton, garbniki 87,7 ton, śledzie 44,8 ton, żywica 39,9 ton, tran 44,5 ton, farby 36,8 ton i owoce suszone 24,4 t.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł 4,591 ton, wobec 8.000,6 ton w mies. lipcu r. b. i 11.516,3 w mies. sierpniu 1935 r. Poważniejsze pozycje na przywozie: mąka 219,4 ton, tkaniny 263,1 ton, wyroby żelazne 108,6 ton, słód 93,5 ton, alkohol 47,3 ton, papier i odcinki papierowe 36,8 ton, wyroby z drzewa 17,6 ton, owoce świeże 15,3 ton, owoce suszone 13,5 ton, skóry 13,3 ton i chemikalia 11,1 ton. Na wywozie zaś: ryż wyłuszczony 798,1 ton, tłuszcze zwierzęce 281,2 ton, tłuszcze i oleje roślinne 227,1 ton, glinki ceramiczne 177,1 ton, papier i odcinki papierowe 170,1 ton, skóry 164,4 ton, nasiona oleiste 155,8 ton, wyroby żelazne i metalowe 152,9 ton, celuloza 146,1 ton, wełna 139,5 ton, żywica 112,3 ton, chemikalia 113,2 ton, miedź 109 ton i kauczuk 105,7 ton.

Ruch pasażerów w stosunku do mies. lipca nie uległ poważniejszym zmianom. Przyjechało 5.182 pasażerów (4.705), wyjechało zaś 4.958 pasażerów (5.463). Ożywienie to należy podobnie jak w ubiegłym miesiącu przypisać w znacznej mierze wycieczkom morskim, odbywanym na polskich transatlantykach.

II. OBRÓT TOWAROW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *January-August*
Cały przywóz	116 617·1	109 480·—	775 450·—
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	4 014·5	14 670·3	119 269·5
w tem m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	1 320·3	740·4	27 292·2
30/12. Ryż surowy *(rice)*	2·—	10 360·—	42 557·—
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	818·3	1 893·3	30 475·2
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	13·4	8·1	288·4
76. Kawa *(coffee)*	709·5	243·8	4 128·—
78. Herbata *(tea)*	89·3	54·8	739·2
80. Kakao *(cocoa)*	290·1	191·8	3 642·7
81-82. Korzenie *(spices)*	120·7	72.8	789·3
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	4 517·7	2 663·8	17 908·6
116-117. Śledzie	4 377·9	2 474·3	17 062·3
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	27 945·7	15 039·5	98 436·1
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)*	26 480·—	9 575·4	71 541·—
177/1c. Piryty *(pyrites)*	—	—	11 715·8
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	1 320·3	1 667·3	13 645·6
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	179·9	392·4	3 647·9
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	804·—	1 139·9	8 227·5
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	231·7	241·1	3 696·3
287. Makuchy *(oil cake)*	—	25·5	327·6
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	107·4	111·1	1 933·3
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	11 972·4	22 664·2	122 220·3
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	2 161·7	1 203·1	11 422·3
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	3 403·8	10 797·5	72 725·6
477. Żużle Thomasa *(Thomes slag)*	5 600.—	7 136·—	28 835·5
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	69·9	2 990·—	3 071·1
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	3 057·4	2 930·5	17 492·6
492-513. Skóry *(hides and skins)*	3 026·8	2 922.6	17 366·8

Poz. tar. cel.	Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *January-August*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materiols and fabrics)*	9 511·1	10 778·3	98 797·3
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	1 006·1	1 345·8	18 635·1
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)*	5 294·5	6 723·8	61 069·5
624. Juta *(jute)*	1 125·6	1 014·2	8 125·9
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(ruber & rubber goods)*	444·7	427·7	4 304·2
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood. corkwood, wood produkcts & baskets wares)*	117·6	143·2	871·2
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	2 199·7	1 767·6	13 719·7
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	995.4	1 365·7	8 606·5
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	1 136·6	346·8	4 435·6
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	92·1	92·1	570·7
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	50 132·4	35 240·8	256 216·1
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	40 069·3	33 813·4	238 342.5
977. Miedź *(copper)*	1 077·9	850·9	7 926·3
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	477·6	828·3	4 682·8
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	522·2	270·2	4 097·4
XVI-XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	24·6	41·1	218·7
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	35·4	14·—	302·9

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *January-August*
Cały wywóz	**543 147·—**	**518 479·8**	**4 121 358·6**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**5 182·2**	**4 839·7**	**48 307·3**
1. Pszenica *(wheat)*	—	—	15.6
2. Żyto *(rye)*	—	—	—
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	30.6	—	195·8
27/1-2. Mąka *(flour)* . . .	—	25·—	307.8
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	434·3	701·2	4 274·4
35. Słód *(malt)*	1 462 3	2 264·7	18 700·3
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**6 001·9**	**6 181 7**	**40 806·5**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 436·7	1 805·8	13 063·4
125. Jaja *(eggs)*	2 579·2	2 412·2	16 835·—
127. Masło *(butter)* . . .	1 184·8	1 522·—	7 237·7
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**477 311·6**	**446 622·1**	**3 582 815·7**
154. Cement *(cement)* . . .	660·—	2 124 7	10 837·2
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	—	116·6	684·2
180. Węgiel kamienny *(coal)*	419 464·7	403 349 7	3 173 346·9
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	34 253 2	28 350 4	244 929·8
182. Koks *(coke)*	22 263·—	12 500·—	141 930·7
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	11·—	2·2	96·4
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**146 3**	**223·9**	**1 943·3**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**3 313·7**	**8 127·4**	**67 284·5**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	615·6	5 053·5	39 678.1
287. Makuchy *(oil cake)* . .	597·4	1 727·4	13 278.7
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	972·5	154·6	3 271·5
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**3 320 2**	**2 341·5**	**27 680 6**
299/18. Soda *(soda)* . . .	3·1	61·6	2 097·1
300/4. Siarczan amonu *(ammonium sulphate)* . . .	—	—	13 424·—
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	1 910·—	275·6	2 635·6
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides furs, leather goods)*	**101·4**	**118·6**	**1 300·3**

Poz. tar. cel.	Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *January-August*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 119.4**	**1 540·6**	**10 711·4**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	830·6	1 025·1	5 389·2
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitutes and rubber goods)*	**6·3**	**40·5**	**153·7**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**28 423·6**	**32 787·8**	**214 435·1**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	887·6	209 7	18 957·3
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	25 187·1	29 297·1	178 067·2
752. Podkłady kolejowe *(progi) (sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	—	164·7	607·—
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 420·7	1 538·7	9 796·5
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 534·8**	**1 702·9**	**14 297·—**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)* . . .	498·—	661·9	5 113·3
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	789·—	795·—	7 635·2
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**51·3**	**24·6**	**456·2**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**16 477·6**	**13 714·4**	**110 148·8**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	10 019·5	4 615·1	59 593·9
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	—	3 119·	3 246·3
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	1 753·2	2 002 8	15 876·7
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* . .	2 467·6	2 101·5	11 650·5
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments).*	**82 8**	**78·3**	**532·4**
XIX—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry non specified goods)*	**73·9**	**135·8**	**485·8**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Sierpień *(August)*	1936 —	659.764·1
Lipiec *(July)*	1936 —	627 959·8
Sierpień *(August)*	1935 —	754 448.5
od początku roku *(January — August)* .	1936 —	4.896.808·6
" " " " .	1935 —	4.876.352·8

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig included)*

Poz. tar. cel.		Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *January-August*
Przywóz *(imports)*		400·—	48·—	13 213·3
1, 2, 3, 4	— **Zboże** *(grain)*	—	—	50.—
9—16	— **Strączkowe**	—	—	53.1
24—25	— **Nasiona oleiste** *(oil seeds)*	330·—	—	468·3
27/1—2	— **Mąka** *(flour)*	—	—	131·5
30/1, 2	— **Ryż** *(rice)*	—	—	40·—
31, 32	— **Krochmale** *(starch)*	—	—	0·4
27/3—32	— **Mąka pastewna**	—	—	75·—
40—50	— **Warzywa** *(vegetables)*	—	—	0·5
76	— **Kawa** *(coffee)*	—	—	9·3
81—82	— **Korzenie** *(spices)*	—	—	3·2
116	— **Ryby połowy włas.** *(fishe)*	70·—	48·—	9 968·—
117	— **Śledzie** *(herrings)*	—	—	31·6
215—218	— **Tłuszcze zwierz. sur.** *(animal origin)*	—	—	1·—
226—229	— **Przetwory mączne** *(flour products)*	—	—	0·6
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne**	—	—	1·2
272, 273, 276, 278	— **Napoje alkoholowe** *(spirits)*	—	—	5·1
300/4	— **Siarczan amonu** *(sulphate of amonia)*	—	—	2 184·2
429—454	— **Artykuły kosmet.** *(cosmetics)*	—	—	4·7
492—515	— **Skóry** *(skins and hides)*	—	—	0·5
597—622	— **Tkaniny** *(textiles)*	—	—	3·5
624	— **Juta** *(jute)*	—	—	14·7
757, 778	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	—	73·7
742—803	— **Papier** *(paper)*	—	—	23,7
862—887	— **Wyroby ceramiczne** *(ceramic products)*	—	—	1·1
896—927	— **Szkło** *(glass)*	—	—	0·7
930—966	— **Wyr. żel. i metal.** *(iron and steel goods)*	—	—	49·3
	— **Różne** *(various)*	—	—	18·4
Wywóz *(exports)*		2 622·7	1 518·3	15 058·4
23	— **Pestki drzew owocowych** *(fruits stones)*	—	—	6·—
17, 23, 25	— **Nasiona** *(seeds various)*	3·7	—	26·3
24—26	— **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	—	0·8	363·5
131, 32	— **Krochmale** *(starch)*	—	—	77·5
27/1—2	— **Mąka** *(flour)*	—	—	10·—
30/1—2	— **Ryż wyłuszczony** *(husked rice)*	1 575·7	847·—	8 028·8
35	— **Słód** *(malt)*	—	—	25·3
40—50	— **Warzywa** *(greens)*	—	—	8·4
53—58, 60—64	**Owoce świeże** *(fresh fruit)*	7·6	—	168·3
59, 61—63, 66	— **Owoce suszone** *(dried fruit)*	24·4	5·5	285·1
67, 68	— **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	—	3·7	5·4
69, 72	— **Orzechy i migdały** *(nuts & almonds)*	—	1·—	9·2
76	— **Kawa** *(coffee)*	12·3	9·3	53·5
78	— **Herbata** *(tea)*	—	—	8·7
	Kakao *(cocoa)*	16·8	3·—	204 4
81, 82	— **Korzenie** *(spices)*	1·3	2·4	24.—

Poz. tar. cel.		Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *January-August*
89	— **Rośliny lecznicze** *(farmacentic plants)*	—	—	10·4
95—97	— **Żywica** *(resin)*	39 9	36·5	589·1
117	— **Śledzie** *(herrings)*	44·8	2·—	81·9
127—200	— **Oleje** *(oils*	8·6	—	27·2
137/2—3	— **Jelita** *(casings)*	3 4	—	12·6
142—143	— **Gąbki i muszle** *(sponges and shells)*	—	—	0·2
148	— **Kamienie** *(stones)*	9·2	—	18·3
150	— **Glinki** *(clay)*	—	—	58·7
170/1, 2, 171/1, 2	— **Materiały szlifierskie** *(grindings materials)*	—	—	26·3
177	— **Rudy różne** *(various oses)*	—	—	1.5
198, 199	— **Asfalt** *(asphalt)*	—	5·—	23·1
200/8, a,b,c,	— **Wazelina** *(vaseline*	—	—	22·6
203—204	— **Wosk** *(wax)*	—	—	8·7
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** *(Fats & oils vegetable origin)*	97 9	33·1	448·5
215—218	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** *(raw fats of animal origin)*	117·4	27·7	577·9
216	— **Tran** *(cod-liver-oil)*	44·5	19.8	127·8
219	— **Stearyna** *(stearin)*	7·2	—	38·7
246	— **Mleko skondensowane** *(condensed milk)*	—	—	0·2
254—256	— **Ryby** *(fish)*	—	3·—	45·9
276—278	— **Napoje alkoholowe** *(spirits)*	—	—	4·5
295/6	— **Siarka** *(sulphur)*	7·—	—	13·8
295—491	— **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	25·8	65·8	240·7
299/18	— **Soda** *(soda)*	—	—	16·—
405—425	— **Farby** *(paints)*	36·8	—	44·—
404	— **Sadze** *(soot)*	12·8	0·1	58·7
424—428	— **Garbniki**	87·7	80·3	1 014·6
429—454	— **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)*	—	—	1·7
492—513	— **Skóry** *(skins)*	95·—	102·4	475·9
589/1. 2, 592	— **Wełna** *(wool)*	—	—	130·2
597—622	— **Tkaniny** *(textiles)*	—	4·7	81·3
606	— **Bawełna** *(cotton)*	—	—	10·6
624	— **Juta** *(jute)*	—	—	20·7
625, 626	— **Sizal** *(sisal)*	—	—	28·5
720—724	— **Kauczuk** *(rubber)*	17·9	4·7	85 1
757—778 z wyj 772, 773	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	—	57·1
772, 773	— **Dykty i forniery** *(plywoods*	—	—	33·3
779	— **Korek i wyr. z korka**	5.—	—	21·1
794, 795	— **Celuloza** *(cellulose)*	—	—	4·6
792—803				
807—808	— **Fibra** *(fibre)*	—	—	7·—
809—819, 826	— **Papier i obcinki papierowe** *(paper and paper weste)*	191·1	257·—	759·6
925—981	— **Metale różne** *(various metals)*	—	—	5·4
930—965	— **Wyroby żel. i metal.** *(iron ware & steel ware)*	6·4	2 5	63·7
966	— **Cyna** *(tin)*	—	—	3 2
968	— **Cynk** *(zinc)*	—	—	13·9
977	— **Miedź**	112·1	—	386·5
	— **Różne** *(various)*	10·4	1·—	50·7
Przywóz i wywóz razem		3 022·7	1 566·3	28 271·7

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.		Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *January-August*
Przywóz *(imports)*		943·5	2 433·9	27 732·7
1—4	— **Zboże** *(grain)*	—	—	

Poz. tar. cel.		Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *January-August*
17, 23, 25	— **Nasiona** *(seeds various)*	0·3	—	6·—
24—26	— **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	—	—	—
31, 32	— **Krochmale** *(starch)*	5·—	5·—	79·4

Poz. tar. cel.	Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *January-August*
27/1—3 — **Mąka** *(flour)*	219·4	333·9	972·3
27/3—32 — **Mąka pastewna**	—	—	—
28/1—5 **Kasza** *(grits)*	2·6	15·6	18·2
35 — **Słód** *(malt)*	93·5	155·8	1 178·5
40—50 — **Warzywa** *(vegetables)*	2·6	20·3	35·9
53, 58, 60—64 — **Owoce świeże** *(fresh fruit)*	15·3	4·7	27·6
59, 61—63, 66 **Owoce suszone** *(dried fruit)*	13·5	12·6	44·8
67, 68 — **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	0·3	1·4	4·8
76 — **Kawa** *(coffee)*	3·—	2·3	6·7
77 — **Cykoria** *(succory)*	2·7	6·5	9·2
78 — **Herbata** *(tea)*	—	0·3	5·9
80 — **Kakao** *(cocoa)*	2·3	—	18·2
81, 82 — **Korzenie** *(spices)*	1·3	0·5	3·1
95, 97 — **Żywica** *(resin)*	—	15·3	15·3
104/3 **Trawa morska** *(see grass)*	0·3	5·—	5·3
125 — **Jaja** *(eggs)*	2·9	3·2	6·1
127—200 — **Oleje** *(oils)*	1.4	0·8	34·1
128/1—4 — **Ser** *(cheese)*	—	—	0·1
131 — **Pierze** *(feather)*	—	8·1	8·1
137/2a, b — **Jelita** *(casings)*	—	5·9	10·7
205—214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** *(Fats & oils of vegetable origin.)*	1·2	3·3	14·8
215, 217, 218 — **Tłuszcze zwierz. surowe** *(raw fats of animal origin.)*	1·2	13·2	22·7
228 — **Makaron** *(macaroni)*	5·1	16·3	43·2
243/1, 2 — **Konserwy mięsne** *(meat preserves)*	—	—	2·1
254, 256 **Ryby i konserwy rybne** *(fishes)*	—	0·2	53·3
259, 260 — **Cukier** *(sugar)*	—	1 274·3	21 837·7
272, 273, 276, 278 — **Napoje alkoholowe** *(spirits)*	47·6	50·—	231·5
295—491 — **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	11.1	8·9	54.—
299/18 — **Soda** *(soda)*	—	—	595·3
405—425 — **Farby** *(paints)*	3·8	4·7	11·7
411/2 — **Biel cynkowa** *(zinc white)*	—	—	0·3
429—454 — **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)*	11·4	6·3	55·7
466—470 — **Klej i żelatyna** *(glue and gelatine)*	0·2	0·5	1·6
492—513 — **Skóry** *(skins)*	13·3	8·8	29·8
534—559 — **Wyroby skórzane** *(Leather goods)*	0·5	—	0·5
757—778 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	17·6	26·4	100·9
563—622 — **Tkaniny** *(textile fabrics)*	263·1	185·3	627·8
589/1, 2 592 — **Wełna** *(wool)*	0·3	5·6	5·9
606/1, 2 a b — **Odpadki bawełny** *(cotton waste)*	—	0·5	0·5
646—648 — **Sznury** *(ropes)*	7·2	—	7·6
720, 724 — **Kauczuk**	—	11·2	11·2
725—746 — **Wyroby gumowe** *(rubber goods)*	0·9	1·9	17·—
749, 750, 751 — **Deski i łaty** *(boards & laths)*	—	—	12.—
776 — **Meble** *(bentwood furniture)*	2·6	18·9	36·7

Poz. tar. cel.	Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *January-August*
779—787 — **Korek, wyr. z korka** *(cork wood and cork goods)*	—	—	3·—
792, 803, 809, 826 — **Papier** *(paper)*	36·8	17·2	574·4
836—847 **Książki i broszury** *(books)*	0·5	—	0·8
862—887 — **Wyroby ceram.** *(ceramic products)*	6·1	9·2	29·7
896—927 — **Szkło i wyroby** *(glass and glass ware)*	8·7	15·1	33·7
925—981 **Metale rożne** *(various metals)*	—	3·3	3·3
930—965 — **Wyr. stal. i metal.** *(iron & steel goods)*	108·6	129·8	666·—
968 — **Cynk** *(zinc)*	—	—	—
— **Różne** *(various)*	29·6	25·8	158·—
Wywóz *(exports)*	**3 647·5**	**5 566·7**	**28 906·1**
7 — **Kukurydza** *(maize)*	—	—	0·2
23 — **Pestki drzew owocowych** *(fruit stones)*	0·3	0·2	8·1
24—26 — **Nasiona oleiste** *(oil seeds)*	155·8	131·9	2 241·—
17, 23, 25 — **Nasiona** *(seeds various)*	—	0·7	22·6
24/1—3 — **Mąka** *(flour)*	—	—	42·3
28 — **Kasza** *(grits)*	—	3·1	8·2
30 — **Ryż wyłuszczony** *(husked rice)*	798·1	2 044·4	9 463·7
31 — **Krochmal** *(starch)*	6·4	2·—	23·7
53, 58, 60—64 — **Owoce świeże** *(fresh fruit)*	15·2	0·6	317·9
59, 61—63, 66 — **Owoce suszone** *(dried fruit)*	49·3	64·4	649·6
62—72 — **Orzechy i migdały** *(nuts and almonds)*	3·7	1·6	23·1
67, 68 — **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	1·1	10·5	34·6
76 — **Kawa** *(coffee)*	53·6	48·—	248·5
78 — **Herbata** *(tea)*	17·2	11·3	66·5
80 — **Kakao** *(cocoa)*	90·7	183·6	941·2
81—82 — **Korzenie** *(spices)*	28·6	32·9	142·6
89 — **Rośliny lecznicze** *(medicinal plants)*	4·6	7·8	21·8
95, 97 — **Żywica** *(resin)*	112·3	168·6	1.043·—
104 — **Trawy morskie, trzcina** *(sea grass, reed)*	11·4	1·1	16·4
117 — **Śledzie** *(herrings)*	12·5	22·—	131·3
127—200 — **Oleje** *(oils)*	9·8	10·—	91·4
128/1—4 — **Sery** *(chese)*	—	0·1	0·1
129/1—5 — **Kazeina** *(caseine)*	—	—	0·2
137/2a, b — **Jelita** *(casings)*	37·3	8·1	102·7
143/1—3 — **Muszle** *(shells)*	—	14·9	14·9
148 — **Kamienie** *(stones)*	179·—	16·7	227·3
154 — **Cement** *(cement)*	—	—	2·6
156/1—2 **Talk** *(talc)*	0·2	6·6	6·8
161 — **Minerały zawier. bor** *(minerals bor)*	62·—	—	164·—
170 — **Art. szlifierskie** *(grinding materials)*	1.8	8·3	16·7
177 **Rudy różne** *(various ores)*	22.8	3·9	37·7
186—188 — **Smoła** *(pitch)*	—	—	18·6
198—199 **Asfalt** *(asphalt)*	—	—	15·1
200/8, a, b, c — **Wazelina** *(vaseline)*	13·2	1·2	21·8
203—204 — **Wosk** *(wax)*	10·—	8·2	63·4
205, 214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** *(vegetable oils and fats)*	227.1	339·—	1 543·4
213/1—3 — **Pokost** *(varnish)*	—	—	0·2
215, 217—218 — **Tłuszcze zwierz. sur.** *(raw fats)*	281·2	223·9	1 503·4

Poz. tar. cel.	Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *January-August*
216 — Tran (*whale oil*)	29·7	33·2	157·1
219 Stearyna (*stearin*)	10·9	5·1	38·—
254, 256 — Ryby i konserwy rybne (*fish*)	7·5	38·2	116·9
259—260 — Cukier (*sugar*)	—	—	3·3
272—273, 276, 278 — Nap. alkoh. (*alcohols*)	0·1	0·1	5·8
286, 287 — Otręby i makuchy (*bran & oil cokes*)	5·4	—	17·6
293—294/1, 2, 3, 6 — Tytoń (*tobacco*)	—	—	9·9
295/6 — Siarka (*sulphur*)	13·4	1·—	103·2
295—491 z wyj. osobno wym.			
299/18 — Soda (*soda*)	—	—	7·—
— Przetwory chemiczne (*chemicals*)	113·2	94·7	388·
408 — Sadze (*soot*)	11·4	24·3	84·9
405, 407, 409, 412, 418, 420			
423 — Farby (*paints*)	14·5	7·—	55·9
424—427 — Garbniki (*tanning extracts*)	61·8	196·—	943·9
429, 450—454 — Artykuły kosmetyczne (*cosmetics*)	2·—	9·9	25·1
466, 470 — Klej i żelatyna (*glue and gelatine*)	2·3	4·2	15·5
487 — Celuloid (*celluloid*)	6·6	14·8	25·9
492, 513 — Skóry (*skins*)	164·4	180·8	1 423·5
589/1, 2 592 — Wełna (*wool*)	139·5	483·6	1 431·2
597, 605, 613			
606 — Bawełna (*cotton*)	5·—	14·—	29·3
622 — Tkaniny (*textiles*)	7·9	11·2	31·7
624 — Juta (*jute*)	—	—	6·6
625—626 — Sisal (*sizal*)	18·2	4·6	59·6
646—648 — Sznury (*ropes*)	3·4	0·1	13·6
720, 724 — Kauczuk (*rubber*)	105·7	42·6	456·—
725, 746 — Wyroby gumowe (*rubber goods*)	13·1	4·1	46·3
750 — Drzewo egzotyczne (*exotic wood*)	—	—	14·4
757, 778 — Wyroby z drzewa (*wood goods*)	2·1	8·—	21·4
779 — Korek, wyroby z korka (*cork goods*)	5·5	98·6	110·1
792, 803, 809, 797 800 — Tektura (*pastbord*)	—	–	35·3
807, 808 — Fibra (*fibre*)	18·—	5·1	38·—
826 — Papier (*paper*)	170·1	13·3	988·5
794/1, 2 795 — Celuloza (*cellulose*)	146·1	—	357·1
862—887 — Wyroby ceramiczne (*ceramic goods*)	7·5	4·—	18·7
896—927 — Szkło i wyroby (*glass and glass ware*)	0·2	30·8	55·1
925—981 — Metale różne (*various metals*)	25·8	38·1	165·9
927 — Żelastwo złom) (*scrap iron*)	7·5	16·9	28·9
930—965 — Wyroby stal. i żelazne (*hardware*)	152·9	112·—	515·6
955 — Rury żelazne (*iron pipes*)	—	107·2	107·2
966/1—4 — Cyna (*tin*)	17·2	35·2	113·7
977 — Miedź (*copper*)	109·—	488·—	1 243·5
1037, 1098 — Masz. apar. i części (*machinery apparatus parts*)	1·3	0·4	120·2
— Różne (*various*)	43·1	6·4	199·9
Przywóz i wywóz razem (*total exports and imports*)	4 591·—	8 000·6	56 638·8

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY (*general goods turnover*)

Sierpień (*August*)	1936 —	667·377·8
Lipiec (*July*)	1936 —	637·526·7
Sierpień (*August*)	1935 —	768·958·3
od początku roku (*January—August*)	1936 —	4·981·719·1
" " " "	1935 —	4·976·840·9

III. RUCH STATKÓW (*MOVEMENT OF SHIPS*)

	Przyszło statków (*ships incoming*) ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	Wyszło statków (*ships outgoing*) ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	Suma rubr. 3 i 6 (*total column 3 & 6*)	Kolejne miejsce (*place occupied*)
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska (*Poland*)	61	28	100.283	62	45	100.500	200.783	1
W. M. Gdansk (*F. C. of Danzig*)	3	1	1.190	2	1	1.152	2.302	16
Anglia (*Great Britain*)	23	3	48 932	22	18	47.759	96 691	3
Dania (*Denmark*)	48	24	36.374	49	36	37.787	74.161	4
Estonia (*Estonia*)	10	7	5 282	9	5	3.569	8 851	12
Finlandia (*Finland*)	17	6	15.304	19	14	20.205	35 509	11
Francia (*France*)	5	3	22 222	5	1	22.222	44.444	9
Grecia (*Greece*)	10	2	22.314	10	9	21.197	43 511	10
Holandia (*Holland*)	11	7	4.728	8	8	3.060	7.788	14
Islandia (*Island*)	2	1	870	2	1	870	1.740	17
Łotwa (*Latvia*)	4	3	3.803	3	1	3.373	7.176	15
Niemcy (*Germany*)	54	30	29.138	53	33	28.705	57.843	5
Norwegia (*Norvay*)	36	25	28.815	34	23	26.253	55.068	7
Stany Zjedn. A. P. (U. S. A.)	9	5	28.171	9	4	28.171	56 342	6
Szwecja (*Sweden*)	125	39	85.501	121	107	83.388	168.889	2
Węgry (*Hungary*)	1	—	346	1	1	346	692	18
Włochy (*Italy*)	9	2	27 508	8	8	25 365	52 873	8
Z. S. R. R. (*U. S. S. R.*)	2	—	4 083	2	2	4 083	8.166	13
Razem (*total*)	**430**	**186**	**464.864**	**419**	**317**	**457.965**	**922 829**	—
Miesiąc poprzedni (*previous month*)	395	170	423.877	403	313	427.764	851.641	—
Ten sam mies. 1935 r. (*August 1935*)	*411*	*162*	*419.748*	*429*	*338*	*440.872*	*860 620*	—
Od pocz. r. 1936 (*since beginning of 1936*)	3.139	1.349	3.184.543	3.137	2.391	3.172.557	6.357.100	—
Od pocz. r. 1935 (*since beginning of 1935*)	3.073	1 313	2.949.543	3 083	2.524	2 972 028	5.921.571	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w sierpniu 1936 r. 1 081,1 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 36; c) średni postój statków w porcie: 51.2 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W SIERPNIU 1936 R.
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Połowy daleko-morskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Połowy dalsze		
Troć	—	—	—	—	300	—	—	300
Stornia	10.460	33.420	9.380	10.850	18.400	—	—	82 510
Zimnica	860	1.160	170	330	—	—	—	2.520
Gładzica	—	1.950	300	530	1.370	—	—	4.150
Skarp	—	1.730	50	280	1.050	—	—	3.110
Śledzie morskie	1.950	—	—	—	—	—	—	1.950
Węgorze	2.100	1.340	7.900	310	3.250	—	—	14.900
Wątłusze	36.030	4.640	610	—	2.000	—	—	43.280
Węgorzyce	20	3.810	—	—	—	—	—	3.830
Szczupaki	—	—	1.890	—	3.280	—	—	5.170
Okonie	—	—	—	—	650	—	—	650
Płotki	270	—	600	—	400	—	—	1.270
Razem sierpień	**51.690**	**48.050**	**20 900**	**12 300**	**30.700**	—	—	**163.640**
Wartość	16.673	16 596	20.923	4.206	20 460	—	—	78.858
Miesiąc ubiegły w kg.	40.700	49.890	42.010	25.550	33.460		350.000	541.610
Razem od początku roku	6 332.790	4.368 640	2 953.490	400 770	367.330	454.960	402.500	15.280.480

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGERS TRAFFIC)*
RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało (*passengers incoming*)					Wyjechało (*passengers outgoing*)				
	Sierpień (*August*)				Lipiec (*July*)	Sierpień (*August*)				Lipiec (*July*)
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglia	**57**	**63**	**43**	**163**	**123**	**14**	**189**	—	**203**	**850**
Hull	—	39	—	39	44	—	22	—	22	26
Londyn	57	24	42	123	79	14	167	—	181	824
Inne porty	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Argentyna	—	—	—	—	**4**	—	—	—	—	—
Buenos Aires	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
Belgia	**19**	—	**12**	**31**	**46**	**1**	—	—	**1**	—
Antwerpia	18	—	12	30	46	1	—	—	1	—
Inne porty	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Brazylia	—	**81**	—	**81**	—	—	—	—	—	**849**
Rio de Janeiro	—	81	—	81	—	—	—	—	—	849
Dania	**90**	**1574**	—	**1664**	**1607**	**2**	**471**	—	**473**	**1411**
Kopenhaga	90	1571	—	1661	1305	2	471	—	473	1109
Inne porty	—	3	—	3	302	—	—	—	—	302
Estonia	**6**	—	—	**6**	**2**	—	—	—	—	—
Tallinn	6	—	—	6	2	—	—	—	—	—
Finlandia	**35**	—	—	**35**	**35**	**1**	—	—	**1**	**4**
Helsinki	35	—	—	35	27	1	—	—	1	3
Kotka	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Francja	**29**	**67**	**3**	**99**	**76**	**9**	**32**	**240**	**281**	**430**
Le Havre	29	67	3	99	76	9	32	240	281	404
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26
Hiszpania	—	—	—	—	**2**	—	—	—	—	—
Teneryfa	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Holandia	**12**	—	**1**	**13**	**543**	**1**	—	—	**1**	**1**
Amsterdam	1	—	—	1	538	—	—	—	—	—
Rotterdam	11	—	1	12	5	1	—	—	1	—
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Łotwa	—	—	—	—	—	—	**590**	—	**590**	**373**
Ryga	—	—	—	—	—	—	590	—	590	373
Niemcy	**2**	**2**	—	**4**	**8**	—	—	—	—	—
Brema	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Hamburg	2	—	—	2	5	—	—	—	—	—
Inne porty	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—
Norwegia	—	**8**	**8**	**16**	**17**	—	**4**	—	**4**	—
Oslo	—	8	3	11	2	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	5	5	15	—	4	—	4	—
Rumunia	—	—	—	—	**503**	—	—	—	—	—
Constanza	—	—	—	—	503	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. P.	**289**	**510**	—	**799**	**858**	**320**	**447**	**269**	**1036**	**487**
New-York	289	510	—	799	858	320	447	269	1036	487
Szwecja	**4**	**2239**	**13**	**2256**	**806**	**6**	**2351**	**8**	**2365**	**860**
Göteborg	—	5	—	5	9	2	1	2	5	4
Malmö	—	—	6	6	—	—	—	—	—	—
Sztokholm	2	1229	5	1236	793	1	1362	—	1363	851
Visby	—	1004	—	1004	—	—	988	—	988	—
Inne porty	2	1	2	5	4	3	—	6	9	5
Z. S. R. R.	**1**	**2**	—	**3**	—	—	—	—	—	**177**
Leningrad	1	2	—	3	—	—	—	—	—	177
via W. M. Gdańsk	**1**	**11**	—	**12**	**75**	—	**3**	—	**3**	**21**
Gdańsk	1	11	—	12	28	—	3	—	3	21
Sopoty	—	—	—	—	47	—	—	—	—	—
Razem	**545**	**4557**	**80**	**5182**	**4705**	**354**	**4087**	**517**	**4958**	**5463**

Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Drukarnia Państwowa Nr 85932.

Gdynia
the largest port

on the Baltic

with the most modern
harbour facilities.